القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي
خلال العصور الاسلامية

الدكتور: عماد هادي الربيعي

دار الجنان للنشر والتوزيع

القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي

خلال العصور الاسلامية

الطبعة الأولى

٢٠١٧ م

المملكة الأردنية الهاشمية

رقم الإيداع لدى دائرة المكتبة الوطنية

(٢٩٩١ / ٧/ ٢٠١٦)

رقم التصنيف: ٣٨٠.٩٥٦

المؤلف وهو من في حكمه: الربيعي ، عماد هادي//// عماد هادي الربيعي

عنوان الكتاب: القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي خلال العصور الاسلامية

عمان: دار الجنان، ٢٠١٦

( ) ص

الواصفات: النقل البحري// التجارة// العصور الاسلامية /

تم إعداد بيانات الفهرسة والتصنيف الأولية من قبل المكتبة الوطنية

ISBN ٩٧٨- ٩٩٥٧- ٥٩٤ -٧١- ٨ (ردمك)

دار الجنان للنشر والتوزيع

الأردن – عمان – العبدلي – مركز جوهرة القدس – الطابق

تلفاكس ٤٦٥٩٨٩١ – ٠٦ ص.ب: ٩٢٧٤٨٦ عمان ١١١٩٠ الأردن

E-mail: dar_ jenan@yahoo.com

www.daraljenan.com

القوى البحرية والتجارية في الخليج العربي

خلال العصور الاسلامية

الدكتور : عماد هادي الربيعي

المقدمة

لتاريخ البحرية العربية في الخليج العربي والمحيط الهندي في العصور الاسلامية الاولى أهمية كبيرة في فهم التطورات التاريخية والسياسية والاقتصادية لمنطقة الخليج العربي ، وأثره في استقرارها وتطورها. وضمن هذه الأهمية يعد الخليج العربي من أهم مكونات الجزيرة العربية جغرافياً واقتصادياً وسياسياً، من حيث كونه جسراً للتواصل الحضاري وممراً طبيعياً للتجارة العالمية بين الشرق الأقصى وحوض البحر الأبيض المتوسط . فكان الموقعٌ الجغرافيٌ المتميزٌ للخليج العربي بمثابة حلقة اتصال مباشر بين الشرق الأقصى من جهة والشرق العربي وأوربا من جهة أخرى، وممرّاً آمناً لنقل التجارة البحرية بين هذه المناطق.

وكان العرب، منذ القدم، على معرفة، غير قليلة، ببلدان و جزر المحيط الهندي، عن طريق تجارهم وبحارتهم الذين نزلوا سواحل وموانئ تلك البلدان، فاختلطوا بأهلها، ولقوا، في الغالب، حفاوة وعناية عند حكامها، ليعودوا إلى بلادهم في كل مرة ، ليُدهشوا الناس بما يروونه من غرائب وعادات ثقافية وحضارية فكان التجار العرب يأتون من الشرق الأقصى بالأحجار الثمينة والتوابل مقابل بضائع مصرية واوربية وهندية، وبفضل هذه التجارة الرابحة، وتلك الاتصالات المستمرة شيّد العرب حضارة زاهية مركزها الخليج العربي وسواحل البحر العربي . وقد تعدّدت سبل الاتصال بين العرب وشعوب الشرق الأقصى واتخذت لها أشكالاً متنوعة، واتسعت وتعاظمت بطريقة نوعية في الحقبة الإسلامية، وانعكست تلك الاتصالات في النهاية على معرفتهم بأوضاع الشعوب هناك وتفاعلهم معها ، وهو ما بدأ يظهر بصورة جلية، منذ القرن الثاني الهجري الثامن ميلادي.

والآيات القرآنية التي تشير إلى البحر وعواصفه وما يجري فوقه وما يستخرج من جوفه والتي يمتاز بوضوحها وجلائها الرائع، ليست إلا صدى للنشاط التجاري والاتصالات البحرية بين عرب شبه الجزيرة العربية وغيرهم من الامم والشعوب. ومع ما في هذه الآيات من تعدد لنعم الله ، إلا أنها بما تحمل من طابع الخطاب القريب تدل على أن الكلام موجه إلى المخاطبين القريبين وهم العرب الذين بعث الله فيهم رسوله صلى الله عليه وسلم ، وتدل على ما كان للعرب من صلة بالأعمال البحرية المتنوعة، وما كان يقوم في ثغورهم وسواحلهم من نشاط بحري تجاري، وصيد وغوص، وكثرة الآيات وتكرار التعداد وتنوع الأساليب، وهذه الحفاوة القرآنية في الإشارة إلى البحار وما فيها وما يجري فوقها وما يعود منها من المنافع العظيمة يمكن أن تدل على أن حركة الملاحة والصيد والغوص لم تكن ضعيفة وأنها كانت مما يعول عليه عرب الجزيرة وخاصة أولئك الذين يعيشون على سواحل الخليج العربي والبحر الاحمر والبحر العربي ، في معاشهم وحياتهم التجارية والاقتصادية تعويلًا غير يسير، وأنهم كانوا يعرفون البحر وركوبه ويستخدمونه في أغراضهم المختلفة ، على سفنهم التي يملكونها ويستخدمونها لنقل تجارتهم.

وقد ازدادت أهمية الخليج العربي والسواحل المحيطة به بعد انتقال مركز الخلافة في العصر العباسي من الشام إلى العراق، فاستعاد الخليج العربي والطرق البحرية والبرية الواصلة إليه والمتفرعة عنه أهميتها الاقتصادية وحيويتها فانصرف العباسيون إلى الاهتمام بمنطقة الخليج العربي لتامين طرق التجارة البحرية في الخليج العربي والمحيط الهندي ، وذلك ببسط نفوذ الدولة على موانئ ومناطق الخليج العربي.

اما بالنسبة للنشاط التجاري في منطقة الخليج العربي ، فقد وجدت أن المصادر التاريخية التي وصلتنا لم تبحث فيها بشكل مستقل أو تصنفها وفق تسلسل زمني محدد ، حيث جاء

الحديث عن هذا النشاط البحري المهم في سياق الاحداث ، التي تناولها المؤرخون والرحالة العرب في كتاباتهم ومذكراتهم ، وعليه فقد وجدت من الأفضل تناول مختلف أوجه النشاط البحري في الخليج العربي ابان العصور الاسلامية بأسلوب شامل مراعياً وحدة الموضوع دون التقيد بالتسلسل الزمني للأحداث أو البقاء في مكان واحد أو ميناء دون سواه . وقد وجدت أن الوقوف على النشاط البحري للعرب المسلمين في الخليج العربي والمحيط الهندي سيمكننا من إلقاء الضوء على إسهامات العرب المسلمين في إغناء الحضارة الانسانية عبر استخدامهم للبحار و اتصالهم وتواصلهم مع بقية الشعوب والامم عبر دراسة نشاطهم البحري في الخليج العربي والمحيط الهندي في العصور الاسلامية الاولى ، وهو موضوع يكتسب أهمية كبيرة اليوم في ضوء تصاعد أهمية البحار والاساطيل البحرية أولاً ولقلة المعلومات المتيسرة عن الانشطة الملاحية البحرية التي مارسها وقام بها العرب المسلمون في منطقة الخليج العربي ثانياً.

و بعد التوكل على الله العزيز القدير و بالاسترشاد بالمنهج التاريخي لتحليل الحوادث والانشطة الملاحية البحرية التي مارسها البحارة العرب في الخليج العربي والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الاولى ومستفيدين من المنهج ألوصفي في وصف الأماكن والحواضر وكذلك من خبرتنا المتواضعة في العمل بالبحر، فقد ارتأينا تقسيم الكتاب بعد المقدمة إلى اربعة ابواب موزعة على ثلاثة عشر فصلاً ؛ حيث سلطنا الضوء في الباب الاول على اهمية الخليج العربي في العصور الاسلامية ، من خلال ثلاثة فصول تناول الاول منها ، الأهمية الجيوستراتيجية للخليج العربي ، أما الفصل الثاني فقد وصفنا فيه الطرق والمسالك الملاحية في العصور الاسلامية ، في حين انصرف الفصل الثالث الى تسليط الضوء على الطرق والمسالك الملاحية في مذكرات التجار والرحالة العرب والمسلمين.

أما الباب الثاني فقد تناول الملاحة في الخليج العربي من خلال ثلاثة فصول ايضاً ، حيث ناقش الفصل الرابع الجذور التاريخية للملاحة في الخليج العربي . وتناول الفصل الخامس أهم المراكز البحرية في الخليج العربي . أما الفصل السادس فقد انصرف الى تسليط الضوء على صناعة السفن والمراكب في الخليج العربي.

أما الباب الثالث فقد تناولنا فيه صراع القوى البحرية في الخليج العربي من خلال ثلاثة فصول ايضاً ، حيث جاء الفصل السابع تحت عنوان الحملات البحرية في الخليج العربي ابان العصور الاسلامية . أما الفصل الثامن فقد ناقش أثر الاوضاع السياسية على النشاط الملاحي في الخليج العربي . في حين تناول الفصل التاسع ، خطر القراصنة على الملاحة الخليجية.

أما الباب الرابع فقد تناول النشاط التجاري الخليجي مع الشرق الاقصى من خلال اربعة فصول . فقد تناول الفصل العاشر النشاط التجاري الخليجي مع الهند . أما الفصل الحادي عشر فقد سلط الضوء على النشاط التجاري الخليجي مع الصين . وتناول الفصل الثاني عشر التجارة الخليجية مع جزر المحيط الهندي . أما الفصل الثالث عشر ، فقد سلط الضوء على التجارة البحرية الخليجية مع سواحل شرق افريقيا.

نرجو من الله أن يتقبل هذا الجهد خالصاً لوجهه الكريم ، و نسأله التوفيق في القول والعمل انه نعم الموفق .

الدكتور

عماد هادي علوّ الربيعي

الباب الاول

اهمية الخليج العربي

في

العصور الاسلامية

الفصل الاول

الأهمية الجيوستراتيجية للخليج العربي

تميز الخليج العربي بأهمية موصولة لا تكاد تنقطع من النواحي الاقتصادية والسياسية والجيوستراتيجية وهذه الأهمية جعلت الخليج العربي جسراً للتبادل الحضاري بين سكان الجزيرة العربية والشعوب التي عمرت سواحل المحيط الهندي في آسيا وافريقيا من خلال تفاعلها الحضاري فكان بؤرة حضارية ومنطقة التقاء وتفاعل بين الحضارة العربية الاسلامية وحضارات آسيا وافريقيا.

وقد شكل الخليج العربي إضافة إلى البحر الأحمر الممرات المائية الأساسية للتجارة ما بين الشرق والغرب ولكثير من الحركة التجارية والتبادلات الحضارية فيما بين الحضارات الكبرى في الشرق كالهند والصين، و حضارة بلاد الرافدين[1]، قد قامت في أقصى الشمال الغربي من الخليج العربي.

وكانت منطقة الخليج العربي ملتقى الحضارات والثقافات القديمة، على مر التاريخ لأنها كانت تقع بأقصى الهلال الخصيب وهو الأرض الخضراء التي تمتد من المنطقة بأقصى شمال الخليج مشَكلّة نصف دائرة حتى شمال غرب هذه المنطقة لتمتد إلى دلتا نهر النيل. وفي الإمارات وعُمان، تم العثور على آثار تدل على وجود مستوطنات سكانية يعود تاريخها إلى سبعة آلاف سنة. وفي هذه المستوطنات تم

---

(1) فيصل السامر ، الاصول التاريخية للحضارة العربية الاسلامية في الشرق الأقصى، اصدار وزارة الاعلام ، سلسلة دراسات(١١٥)، دار الطليعة للطباعة والنشر ، باريس ١٩٧٧ ، ص٩..

اكتشاف لقى آثارية تعود لحضارة وادي الرافدين[1]، مما يدل أن التجارة عبر مناطق الخليج المختلفة كانت نشطة.ولما كان التعرف على حقيقة الأحداث التاريخية لا يتم بشكل واضح ألا من خلال الإلمام بدراسة العوامل الجغرافية وسمات أو مواصفات البعد المكاني للحدث التاريخي الذي حصل في ذلك المكان سواء أكان على البر أو في البحر[2]، فإن موقع الحدث التاريخي لابد أن يكون له تأثير مباشر أو غير مباشر على مجريات الأحداث التاريخية ، تفرضه المنطقة أو الموقع الجغرافي الذي تجري عليه الأحداث التاريخية.

الخليج العربي مسطح مائي يتصل بالمحيط الهندي عبر خليج عمان " وهو شعبة من بحر الهند "[3] و يمتد باتجاه شمالي غربي، وينتهي عند السهول الفيضية لجنوب العراق، حيث تصب فيه ثلاثة أنهر هي الفرات ودجلة وكارون التي كانت تفرغ مياهها منفردة في العصور القديمة بينما تشترك الآن في مصب واحد هو شط العرب الذي ينتهي بالخليج العربي. أما طول الخليج العربي فيبلغ ٩٦٥ كيلومترا[4] ، وتبلغ مساحته نحو ٢٣٣,١٠٠ كيلومتر[5]، ويتراوح عرضه بين حد أقصى حوالي ٣٧٠ كم إلى حد أدنى ٥٥ كم في مضيق هرمز. والخليج العربي ضحل لا يتجاوز

---

(1) J. C. Van Leur, Indonesian Trade and Society, Bandung , 1960, p ,53.

(2) البحر ، سمي البحر بحرا' لاستبحاره ، وهو سعته وانبساطه ، ويقال استبحر فلان في العلم وتبحر الراعي في رعي كثير ، وتبحر في المال اذا كثر ماله، والماء البحر هو الملح ، وقد ابحر الماء اذا صار مالحا' ،أنظر الحموي (ت٦٢٦هـ / ١٢٢٨م) ، شهاب الدين أبو عبد الله ياقوت بن عبد الله الرومي البغدادي ، معجم البلدان ، دار صادر ، بيروت ١٩٧٧، ص ٣٤١ .

(3) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، المصدر السابق ، ص٣٤٣ .

(4) The Encyclopedia Americana international edition. volume 21, p.751.

(5) المرجع نفسه.

عمقه ٩٠ مترًا إلا في بعض الأماكن. وتنتشر على جانبي الخليج العربي مجموعة من الجزر تقترب معظمها من الساحل. ويبلغ طول الساحل العربي على الخليج العربي (٣٤٩٠) كيلومتراً و هو أطول من الساحل الإيراني، إذ تملك إيران شاطئاً يبلغ (٢٤٤٠) كيلومتراً على الخليج العربي، و بهذا فإن الساحل العربي أطول بحوالي (١٠٥٠) كيلومتراً من الساحل الإيراني . وتتميز السواحل الغربية للخليج العربي بكونها مناطق سهلية باستثناء منطقة قاعدة شبه جزيرة قطر وأقصى جنوب مضيق هرمز، حيث تتشكل شبه جزيرة مسندم، ويتكون معظم الشاطئ العربي من شواطئ رملية، مع العديد من الجزر الساحلية الصغيرة التي يضم بعضها البحيرات داخلية[1].

بينما يختلف الساحل الشرقي في بتركيبته الجبلية، مع وجود كثيف للمنحدرات؛ وفي حالة وجود الشواطئ فهي ضيقة جدا لا تشكل إلا شقا ساحليا رفيعا في حالة تواجدها وتكبر قليلا لدى مصادفتها مصبات الأنهار الصغيرة على حدود الخليج العربي. السهل الساحلي يتوسع شمالا في منطقة بوشهر ضمن إيران، ليتحد بعد ذلك مع سهول دلتا أنهار دجلة والفرات ونهر كارون الواسعة. لذلك فان الخليج العربي بشكل عام غير متماثل ، سواء من ناحية الشكل أو من ناحية العمق، حيث أن أعمق المياه تقع على طول الساحل الشرقي (الإيراني) ومعظم مناطقه يبلغ عمقها ما يقارب ٣٥م (١٢٠ قدم)، و يوجد العديد من الجزر به وهي بمعظمها قبب ملحية وتراكمات من المرجان وحطام الهياكل العظمية للحيوانات البحرية

---

(1) دور البصرة في الملاحة والتجارة الاسلامية\الخليج العربي - ٢ ويكيبيديا، الموسوعة الحرة.mht.

الدقيقة.و تعد مياه الخليج العربي غير عميقة نسبياً، ونادراً ما تتجاوز عمق ٩٠م (حوالي ٣٠٠ قدم)، وقد تصل في مناطق قليلة جدا إلى أعماق تزيد على ١١٠ أمتار (٣٦٠ قدم) وذلك في مدخله وفي الأماكن المعزولة في الجزء الجنوبي الشرقي ، ما يبلغ أقصى عمق فيها ٣٦٠ قدماً[1].

ومن الجدير بالذكر أن مياه الخليج العربي لا يرتفع بها الموج، وبالرغم من ارتفاع درجة حرارته وارتفاع نسبة الرطوبة في مناخه، فنادراً ما يتعرض لعواصف أو دوامات هوائية، ولذلك فهو يوفر بيئة بحرية ملائمة للملاحة البحرية[2].

واليوم يفصل الخليج العربي شبه الجزيرة العربية عن جنوب غرب إيران، وتطل عليه ثماني دول هي العراق والكويت والمملكة العربية السعودية وقطر والإمارات العربية المتحدة وعُمان وإيران كما تحيط مياه الخليج العربي بمملكة البحرين . يحده من الشمال والشرق إيران؛ بينما تحده من الجنوب الشرقي والجنوب كل من سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة، وتحده من الجنوب الغربي والغرب كل من المملكة العربية السعودية وقطر، وتقع كل من الكويت والعراق على أطرافه الشمال غربية، بينما تقع البحرين ضمن مياه الخليج الغربية شمال قطر. واليوم للخليج العربي أهمية اقتصادية بالغة حيث تعبر العديد من ناقلات النفط من خلاله من والى الموانئ النفطية على سواحله إذ أن أغلب البلدان التي تطل على سواحل الخليج العربي هي بلدان مصدرة للنفط ، إضافة إلى ذلك فإن مياهه تضم حقولا نفطية وغازية.

---

(١) The Encyclopedia Americana international edition. volume 21, p.751.

(٢) al- hakawati.la.utexas.edu/2012/05/01/الملاحة -التجارية -الخليجية -وطرقها/.

لقد أدّى الموقع الجغرافي المتميز للخليج العربي دوراً كبيراً في ممارسة الملاحة البحرية فيه[1] . فهو حلقة وصل بين الشرق الأقصى والعالم العربي وبين الشرق وجزر البحر المتوسط ومدن جنوب أوربا ، فضلاً عن اتصال الشرق الأقصى بواسطة الخليج العربي بشرق إفريقيا. فهو باختصار حلقة اتصال بين الشرق والغرب. وهيّأت ضحالة مياه الخليج العربي، خاصة قرب الساحل العربي مع كثرة التعرجات والخلجان فيها، ظروفاً طبيعية جيدة للملاحة البحرية قديماً.

كما ساعد توافر ضرورات الحياة وأبرزها المياه العذبة في بعض مناطق سواحل الخليج العربي على استقرار القبائل العربية فيها، وبالتالي دفعها قربها من مياه الخليج إلى ممارسة الملاحة فيه ، فأتقنوها وعرفوا نظام هبوب الرياح الموسمية في الخليج العربي والمحيط الهندي والبحر الأحمر[2].

لقد كان لظهور حضارة وادي الرافدين العريقة وغيرها من الحضارات العربية على مقربة من الخليج العربي ووجود اتصال نهري بين العراق والخليج العربي متمثل في نهري دجلة والفرات، دافعاً كبيراً لتوجيه أنظار بناة حضارة وادي الرّافدين إلى الاهتمام بالملاحة البحرية في الخليج العربي واستخدامه للتجارة مع سواحله الجنوبية وصولاً الى الحضارات الاسيوية الاخرى.

ومن الجدير بالذكر ايضاً أن الصراع السياسي والعسكري البيزنطي الساساني كان قد أدى الى عرقلة طرق التجارة البرية بين الشرق والغرب، وهدد أمن الموانئ في البحر

---

(1) راجع الشيخلي، دراسات عن تاريخ الخليج العربي، ص ١١؛ وأحمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى وأثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية في العصور الوسطى ، مجلة المؤرخ، عدد ١٢، ص ٨٧؛ وحسن صالح شهاب، العرب والبحر، مجلة التراث الشعبي، عدد ٣ ـ ٤، بغداد ١٩٧٩، ص. ٦٥.

(2) الآلوسي، المرجع السابق، ص. ٨٢؛ والشيخلي، المرجع السابق، ص. ١٦؛ وجورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، ترجمة السيد يعقوب بكر، القاهرة، مطابع دار الكتاب، ١٩٥٨، ص ص ٢٢٠ ـ ٢٢١..

المتوسط والبحر الأحمر والبحر العربي . الامر الذي دفع الى تحول طرق التجارة البحرية إلى الخليج العربي والمحيط الهندي . وكان للساسانيين دور في توجيه هذا الطريق في سبيل المحافظة على قوتهم الاقتصادية خلال فترة صراعهم مع بيزنطة[1] .

الشكل رقم (١) الخليج العربي



(١) صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٥٣، ص. ٢٢؛ والآلوسي، المرجع السابق، ص٢٢.

الفصل الثاني

الطرق والمسالك الملاحية في العصور الاسلامية

أعتبرت الطرق المسالك البحرية في الخليج العربي استمراراً لتلك التي كانت تربط بين شبه جزيرة العرب والعراق ببلدان الشرق الاقصى وفي مقدمتها الهند والصين ، وذلك بالنظر إلى العلاقات التجارية التي كانت تربط بين شبه جزيرة العرب والعراق ببلدان الشرق الاقصى من جهة وبين بلدان الشرق الاقصى و أوربا عبر الخليج العربي من جهة أخرى، فنشطت العديد من الخطوط التجارية البرية والبحرية. لكن يلاحظ أن الخطوط التجارية البحرية الرابطة بين الخليج العربي والشرق الاقصى حظيت باهتمام كبير من قبل ثلّة من الرحالة والجغرافيين العرب والمسلمين الذين ابحروا على متن السفن العربية عبر هذه الطرق والمسالك البحرية باتجاه الشرق الاقصى والسواحل الافريقية الشرقية .

إلا أن محاولة التتبع الدقيق لهذه المحاور التجارية كثيراً ما كانت تصطدم باضطراب المادة التي تقدمها المخطوطات والكتب التي وصفت المسالك البحرية والبرية ، مما يصعب معه الوقوف عن كثب عند التحولات التي كانت تطرأ عليها، ومما يزيد في تعقيد الأمور اندراس العديد من المدن والمحطات التجارية التي أشار إليها البحارة والرحالة الجغرافيون أو تغيرت اسمائها بمرور الزمن .

ومن الجدير بالذكر أن السفن التجارية التي كانت تستخدم الطرق و المسالك الملاحية

في الخليج العربي والمحيط الهندي ، غالبا ما كانت تتخذ من السواحل و الجزائر محطات استراحة للتزود بالمؤن والمياه العذبة ، وهـي في طريقهـا الى وجهتهـا النهائيـة . وتجـدر الإشارة إلى أن هـذه الـرحلات البحريـة التجاريـة ، لم تكـن منتظمـة، بسـبب تأثرهـا بمجموعة من الشروط ، منها ما هو اقتصادي، ومنها ما هو طبيعي، فالرحلـة البحريـة كانت تتم في أوقات محددة مرتبطة بالظروف العامـة للإبحـار ، مثـل هبـوب الريـاح و هدوء البحر، مع ما يتلاءم والفصل المعتدل الذي تنشط فيه الملاحـة، كمـا أنهـا - أي الرحلة البحرية- كانت مرتبطة بتوفر البضائع والمسافرين، فهذان العاملان أثرا بشـكل كبير في مدى انتظام الرحلات البحرية التي كانت تتغير تبعـا للـتغيرات الفجائيـة الـتي تطرأ على الأحوال الجوية التي تؤثر على الطرق والمسالك الملاحيـة ، ففـي كـثير مـن الأحيان كان الربان يضطر إلى تغيير مسار الرحلة أمام اشـتداد الريـاح وتـأثير الأنـواء الجوية أو السماع بوجود عدو يتهدده. ورغم كل هـذا سـنحاول تحديـد مجموعـة مـن الخطوط والمسالك البحرية التي كانت أكثر ارتيادا من قبل بحارة الخليج العربـي والـتي اشار اليها ووصفها الرحالة والجغرافيون العرب والمسلمين في مدوناتهم .

أهم طرق التجارة مع الشرق

كانت هناك أربعة طرق رئيسية تمر عبرها قوافل التجار ، و تصل بلاد شرق آسيا بأوروبا، وتمر بدار الإسلام : وأول هذه الطرق هو الطريق البري الشمالي من الصين إلى البحر الأسود، أو إلى جنوب روسيا رأساً، والطريق البري الأوسط من الصين إلى إيران والعراق وبلاد الشام، والطريق البحري الذي يمر عبر البحار الشرقية (المحيط الهندي والبحر العربي) إلى البحر الأحمر ثم إلى مصر، والطريق البحري الآخر يبدأ من البحار الشرقية (المحيط الهندي والبحر العربي) إلى الخليج العربي فبلاد فارس

والعراق، ومنها تنتقل البضائع براً إلى بلاد الشام.. وكانت هذه الطرق لها تفرعاتها، وتلتقي كلها في نهاية المطاف، بمتاجرها على موانئ البحر المتوسط ، ومن هناك تنتقل إلى أوروبا [1] .

وكان الطريقان البريان الكبيران (الطريق البري الشمالي من الصين إلى البحر الأسود، والطريق البري الأوسط من الصين إلى إيران والعراق وبلاد الشام) يعرفان بطريق الحرير، وهما يمرّان في قلب (دار الإسلام)، بالإضافة إلى طريق بري ثالث كان يربط الصين بالهند وجنوب شرق آسيا، وهو الذي اشتهر، أيضاً، باسم طريق الحرير، وأهم هذه الفروع هو الفرع الذي يتجه نحو الجنوب الغربي قادماً من بلاد ما وراء النهر، وجنوب بحر الخزر إلى بلاد فارس وبلاد الرافدين والشام[2] .

وعلى الرغم مما يحيط الملاحة البحرية من غموض ومخاطر، بقي التجار يفضلونها على الطرق البرية الأكثر وعورة ومخاطر، لهذا احتلت الملاحة البحرية الدور الأكبر في الاتصال التجاري بين العالم العربي الإسلامي، وبلاد شرق آسيا، فزخرت سواحل شبه الجزيرة العربية بحركة الإبحار إن كان باتجاه شرق أفريقيا، أو باتجاه البحر الأحمر، أو بالإبحار شرقاً إلى سواحل الهند والصين، وجزر المالديف، وسيلان، والجزر الاندونيسية، واستقر الكثير من البيوتات التجارية العربية على سواحل الهند والصين، وجزر المحيط الهندي، وأقاموا وكالات تجارية لإدارة أعمالهم هناك . وبمرور الوقت غطّت التجارة العربية معظم أجزاء شبه القارة الهندية، إلى حدّ لم يعد يخلو ميناء من موانئ كجرات من بضائعهم، وكانوا يلقون من الحكام الهنود ، معاملة حسنة نظراً للمكاسب التي كان يجنيها

---

(1) نقولا زيادة ، مشرقيات ــ في صلات التجارة و الفكر، رياض الريس، لندن ١٩٩٨م ، ص ١٨.

(2) د. ساطع محلي، طريق الحرير، مجلة دراسات تاريخية، عدد ٣٩ – ٤٠، دمشق ١٩٩١ - ص ١٢٤.

هؤلاء الحكام من الرسوم والضرائب المفروضة على هذه التجارة [1]. فإذا كان العرب سلّموا للأوروبيين، ولاسيما الإيطاليين، الدور الرئيسي في تجارتهم مع أوروبا في المتوسط ، فقد كان لهم الموقع الأول في المحيط الهندي حيث تعزَّز دورهم الملاحي لدرجة أصبحوا فيه سادة الملاحة فيه، وتزايدت معرفتهم بأسرار تلك الملاحة، مع توطد وجود جاليات إسلامية في أغلب مدن وموانئ المحيط، تمارس التجارة بشكل رئيسي، " جعلت الهنود وغيرهم ينسحبون من الميدان تاركين لفارسه الأوحد الذي تحمّل عناء ومخاطر التجارة العالمية عن الهنود"[2].

الطرق والمسالك الملاحية

في العصور الأولى قبل ان تتسع معرفة الإنسان بالفلك وتمكنه من السير في البحر مهتديا بالنجوم ، كان الإنسان قلما يقوم برحلات بعيدة عن شاطئ البحر ، فكانت الملاحة الساحلية التي تسترشد بالشواخص والعلامات والفنارات والتضاريس الساحلية هي السائدة والمستخدمة من قبل البحارة والملاحين في تلك العصور. ولكن هذا الوضع على ما يبدو لم يحل بين الملاحين وبين أن يقوموا برحلات بحرية بعيدة المدى ، بل ان عرب الخليج – كما يؤكد التاريخ – كانوا من أقدم الذين قاموا برحلات طويلة حين كانت " مراكب مجان"[3] تلقى مراسيها في

---

(1) د. شوقي عبد القوي مكاوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة كتب ثقافية للمجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٩٠م ، ص ٤٢ـ ٤٦..

(2) د. شوقي عبد القوي مكاوي، تجارة المحيط الهندي ،المرجع السابق نفسه ، ص ٦٨.

(3) مجان : هي سلطنة عمان حاليا" ؛ انظر، الدكتور جواد علي ، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ج١ ، طبع بمساعدة جامعة بغداد ١٩٩٣ ، ص٤٣٧ -٤٣٨

ميناء "أكاد"[1] في بلاد ما بين النهرين . ويمكن القول بأن المراكب التي كانت تمخر البحر في بلاد ما بين النهرين والسند في ذلك الطور المبكر من محاولات الإنسان ، كانت لا تبتعد كثيرا عن شواطئ البر ما استطاعت كما كانت تبحر خلال احوال جوية ملائمة ومعنى هذا انها كانت تعتمد في رحلاتها من الخليج على الرياح الموسمية الشمالية الشرقية للسفر غربا (من أكتوبر تشرين الأول) الى مارس (آذار) وفي فترات الرياح الموسمية الجنوبية الغربية الأكثر هدوء" من أبريل(نيسان) الى مايو (أيار) ومن أغسطس(آب) الى سبتمبر(أيلول) للسفر شرقا ، ويعود بنا الوقت الى حوالي عام ١٠٠ ق. م. لكي نعثر على أدلة مباشرة توضح لنا كيف كان البحارة العرب يستعينون بالرياح في اجتياز المحيط الهندي . وكان لتطور الجغرافية والفلك وعمل الإسطرلابات واختراع جهاز البوصلة وتحسين عملها وترجمة كتاب "السند هند"[2]، واتساع الحاجة الى الصيد البحري وانتشار الفنارات

([1]) اكاد (وتسمى كذلك اكادي او اغادي) هي مدينة قديمة كانت عاصمة لإمبراطورية الاكدية ، وموقعها غير محدد حتى الان ولكن يرجح بأنها كانت تقع على الضفة الشرقية لنهر دجلة.

([2]) في أيام أبي جعفر المنصور قدم كثير من علماء الهند وكان معهم كتاب "السد هانتا" السند هند ، باللغة السنسكريتية فكلف أبو جعفر العلامة أبا إسحاق إبراهيم بن حبيب الفزاري(ت١٨٠هـ/٧٩٦م) بتعريبه، ففعل ولما أتم ترجمته وتعريبه قام الخوارزمي بتصحيحه ومراجعته . ويذهب كثير من المؤرخين والباحثين إلى أن كتاب (السد هانتا) السند هند لم يفد منه العرب غير الأرقام . ويقول العالم الرياضي الشهير أبو الريحان البيروني ، إن صور الحروف وأرقام الحساب تختلف باختلاف الأماكن، وإن العرب أخذوا ما عند الهنود من أشكال الأرقام فهذبوها وكونوا منها سلسلتين، عرفت إحداهما بالأرقام الهندية وهي التي تستعملها أكثر الأقطار العربية الإسلامية. وعرفت الثانية باسم الأرقام الغبارية وقد انتشر استعمالها في بلاد المغرب والأندلس وعن طريق الأندلس دخلت أوروبا وعرفت عندهم باسم الأرقام العربية . والفزاري الذي أتم تعريب كتاب السند هند قام بتأليف كتاب عن جداول الهيئة، وكتب كتابين في العمل بالإصطرلاب ذات الحلق المسطح، وهو أول من عمل اصطرلابا في الإسلام.

البحرية والنواظر كالمرقب بين الإبلة و عبدان . كل ذلك ساعد بشكل واضح على ازدهار النشاط البحري[1] .

و كانت المراكب العربية تبحر بمحاذاة سواحل جزيرة العرب وسواحل بلاد فارس الى الهند ولعلها كانت تستعين بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية والأحوال الجوية الملائمة للرياح الموسمية الجنوبية الغربية ، كما كان الحال في العصور الإسلامية الأولى حيث تقطع البحر مباشرة عبر المحيط الهندي من الساحل العماني وكان لابد لهذه السفن من الاستعانة بالرياح الموسمية الشمالية الشرقية للإبحار مستعينة بتلك الرياح في الاتجاه الشرقي وكان هذا أيسر كثيراً على المراكب العربية منه على المراكب اليونانية الرومانية ذوات الصواري والأشرعة المربعة ، أما المراكب العربية فلعلها كانت على عكس ذلك مزودة بجهاز يمتد على المقدمة الى المؤخرة يسهل لها الابحار أي يمكنها من الاستفادة من الرياح المعاكسة بشكل أفضل و كان هذا الجهاز نوعا من الأشرعة المثلثة الشكل او من الأشرعة المربعة الشكل الممتدة من المقدمة الى المؤخرة والتي تطورت فيما بعد الى الشراع المثلث .

العناية بالطريق البحري

يبدأ الطريق البحري في الخليج العربي من مدينة البصرة ثم يستمر السير في الخليج العربي متجهة نحو الساحل الشرقي للخليج العربي عند ميناء سيراف حيث تخرج معظم الأمتعة من البصرة وعمان وغيرها إلى مدينة سيراف، عند ذلك يتم شحن السفن الصينية بالبضائع من هذا الميناء[2] فضلا عن تزويدها بالماء والغذاء.

---

(1) الحوراني، جورج فضلو، المرجع السابق، ص ٢٧٧؛ الألوسي، المرجع السابق، ص٣٠.

(٢) التاجر(القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي)، سليمان، سلسلة التواريخ، المطبعة السلطانية، باريس، ١٨١١م ، ص١٥.

ثم تتجه السفن مارة بالجانب الغربي من الخليج عند ساحل عمان حيث تتوقف عند موانئ صحار ومسقط اللذان يعجان بالحركة التجارية لكي تتزود بالماء والمؤن استعدادا لرحلة طويلة إلى الشرق(١) (الهند).

ولقد أولت الخلافة العباسية هذا الطريق عناية كبيرة فقامت بحمايته وتنظيمه وذلك لتسهيل سبل التجارة، فالمناطق الشمالية من الخليج العربي تتميز بضحالة مياهها وخاصة القريبة من الأبلة ولذلك فان الحكومة العباسية أقامت على تلك المناطق علامات من الخشب (المنار) لإرشاد السفن وإبعادها عن المناطق الضحلة، ويحدد المسعودي هذه المنطقة باسم (الحدارة) ويصفها (وهي دخلة من البحر نحو بلاد الأبلة، ومن اجلها ملح الأكثر من بلاد البصرة ولهذه الحدارة انحدرت الأخشاب في قمم البحر مما يلي الأبلة وعبادان، عليها أناس يوقدون النار بالليل على خشبات ثلاث كالكرسي من جوف الليل خوفا من المراكب الواردة من عمان وسيراف وغيرهما ان تقع في تلك الحدارة فلا يكون لها خلاص)(٢)، في حين يصف خسرو ما شاهده إثناء زيارته للمنطقة بقوله: (يتكون من أربعة أعمدة كبيرة من خشب الساج على هيئة المنجنيق ومربع قاعدته متسعة وقمته ضيقة ويرتفع عن سطح البحر أربعين ذراعاً وعلى قمته حجارة وقراميد مقامة على عمد من خشب ...)(٣).

---

(١) المصدر نفسه، ص١٥ -١٦؛ حوراني، جورج فضلو، حوراني، جورج فضلو ، المرجع السابق ص٢٠٨.

(٢) المسعودي، أبو الحسن علي ابن الحسين ابن علي (ت ٣٤٦/٩٥٧)، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، تحقيق: محمد محي عبد الحميد، شركة الإعلانات الشرقية ، القاهرة ١٩٦٧م ، ص ٨٧.

(٣) ناصر، خسرو، سفرنامة، ترجمة يحيى الخشاب، بيروت، ١٩٧٠م، ص١٥١ -١٥٢.

وكان البحارة وأصحاب السفن والتجار يعانون الكثير من أهوال البحر ومخاطرة خاصة في بحار الشرق، فالرحلة إلى بحار الشرق محفوفة بالمخاطر خاصة إذا كانت السفن غير معدة بالات تعين على تحديد الخطوط الملاحية، فهي كثيرا ما تتعرض للعواصف والأعاصير(١) فضلاً عن الجزر البحرية العائمة وسط الخليج حيث يشير المسعودي إلى ذلك بقوله (وهذه مواضع في البحر، وجبال سود ذاهبة في الهواء لإنبات فيها ولا حيوان يحيط بها مياه من البحر عظم مقرها وأمواج متلاطمة تخرج منها النفوس التي أشرفت عليها، وهذه المواضع من بلاد عمان وسيراف لا بد للمراكب من الجوار عليها والدخول في وسطها فتخطيء وتصيب)(٢)، يضاف إلى ذلك المصاعب الناجمة عن صراع القوى السياسية في المنطقة والتي كثيراً ما كانت تؤثر باضطراب حركة التجارة أو توقف سيرها على طول الخط البحري الموصل ما بين الخليج العربي والشرق.

المسالك الملاحية بين الخليج والشرق الاقصى

تبدأ المسالك الملاحية البحرية (٣) بين الخليج العربي ومناطق الشرق الأقصى من البصرة إلى الإبلة عبر شط العرب إلى عبادان عند المصب ومنه إلى سيراف. ويوجد عند سيراف طريقان يوصلان إلى الشرق يلتقيان في كولم ملي (كويلون الحالية بالهند)، أحدهما يسير بمحاذاة الساحل الشرقي للخليج العربي والسند(٤)

---

(١) لاستر، منتخبات من آثار الجغرافيين في العصور الوسطى، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٣٢م، ص١٠٤ وما بعدها.

(٢) المسعودي، مروج الذهب ،المصدر السابق ، ج ١١١/١.

(٣) المسعودي، المصدر نفسه ، ص ٨٣.

(٤) السند (بالأردو: سندھ) هي إحدى أقاليم باكستان الأربع. عاصمة الإقليم هي مدينة كراتشي والتي تعد أكبر مدن البلاد. يجاور الإقليم من الشمال والغرب إقليم بلوشستان، وتجاورها أيضا من الشمال إقليم

والهند حتى ماليبار[1] وهو طريق طويل نوعاً ما، والطريق الثاني يبدأ من سيراف إلى مسقط أو صحار في عمان ، حيث تتزود السفن بالماء والطعام ومنها تتجه صوب ساحل الملابار في الهند حتى تصل مباشرة إلى كولملي . ولاحظ الرحالة أن الطريق الثاني يختصر المسافة إلى النصف، وهو أكثر مسلكاً من الأول. إلا أن الطريق الأول يتيح لسالكيه فرصة البيع والشراء ومعرفة رغبات الناس وحاجاتهم من السلع أثناء مرور السفن في المحطات التجارية والمدن الواقعة في الطريق الملاحي[2] .

وفي مدينة أتولم ملي حيث ملتقى الطريقين ، يتفرع مسلكان للملاحة: فمن أراد سرنديب (جزيرة سيلان أو سريلانكا)، سلك طريقاً عبر مضيق بالك بين رأس الهند الجنوبي و سرنديب . أما المسلك الثاني فيبدأ بعد أن تغادر السفن كولم ملي وتدور حول رأس كومورين جنوب الهند، مبحرة إلى ميناء جال جنوب سرنديب ومنها إلى ميناء كالا من بلاد الملايو[3].

البنجاب، أما من الشرق فتجاورها الهند. من الجنوب يطل الإقليم على بحر العرب. عرفت المنطقة حضارة راقية والتي ظلت مجهولة لفترة طويلة وتعرف بحضارة هارابا وموهينجو دارو وهي احدى رموز حضارة وادي السند.http://ar.wikipedia.org

([1]) ماليبار مدينة وميناء يقع جنوب الهند في ولاية كيرالا ، و هي المنطقة الشمالية من غاتس الغربية وتطل على بحر العرب،http://ur.wikipedia.org .

([2]) الألوسي، المرجع السابق، ص ٧٦..

([3]) راجع المسعودي، المصدر السابق، ج ١، ص١٤٧؛ وحوراني، المرجع السابق، صص. ٢٠٨ . ٢١٥؛ والألوسي، التاريخ الإسلامي في إفريقيا وجنوب شرق آسيا، مطبعة التعليم العالي، بغداد، ١٩٨٧، صص ١٤١ ـ ١٤٣؛ وفيصل السامر، المرجع السابق، ص ١٥؛ والعاني، المرجع السابق، ص١٧١.

وقد كان الوصول إلى جزر الهند الشرقية (إندونيسيا)، بالإبحار من سرنديب مباشرة إلى سومطرة أو بالإبحار من كالا جنوباً إلى جاوة وسومطرة [1]. وإذا أرادت القافلة الوصول إلى خانقو (كانتون جنوب الصين)، وهو الجزء الأصعب والأخطر من الرحلة، فمن كالا ، تدور السفن حول شبه جزيرة الملايو وتسير باتجاه الشمال الشرقي إلى جزيرة تيومه في بحر كندرنج (خليج سيام)، ومنها إلى مملكة الصنف، أي الهند الصينية، وتعبر منها إلى صندفولات، وتصل أخيراً إلى خانقو (ميناء الصين العظيم) [2]. وقد قدر الرحالة الفترة الزمنية التي تستغرقها الرحلة من البصرة إلى خانقو في ساحل الصين الجنوبي ذهاباً وإياباً مع التوقفات عاماً ونصف عام، في حين يستغرق الطريق المباشر دون توقف بين جنوب الصين والخليج العربي ثلاثة أشهر [3].

ومن الموانئ المهمة التي تقع على الطريق الملاحي الى الشرق الاقصى **الديبل**: وهو من أعمال السند وفرضته الكبرى مصدرها تجار عمان ببضاعتهم وتجار البصرة بتمورهم وتأتيهم مراكب الصين والهند بثياب الصين وخاصة الحرير وعطور الهند[4] وكان جل اقتصادهم على التجارة، ولهذا نجد جاليات عربية كثيرة ، ويعني كثر تلك الجاليات من خلال كلام أهل البلاد الذي صار (سندي عربي)[5]

---

(1)المقدسي(ت بعد ٣٧٥هـ /٩٨٥م) أبو عبد الله محمد بن احمد بن أبي بكر البناء المعروف بالبشاري ألشابي ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ط٢ ليدن ١٩٦٧م ، ص ٤٧٤.

(2) المسعوديّ، المصدر السابق، ج ١، ص١٤٢.

(3)الألوسي، المرجع السابق، صص٨٧ ــ ٨٩..

(٤)٥٢. الإدريسي(ت٥٦٠هـ /١١٦٤م)أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس؛ نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، بريل ،ليدن ١٨٦٤م ، ص ١٦٧.

(٥) المقدسي، أحسن التقاسيم، المصدر السابق ، ص٤٣٩.

ويتصدر اهل عمان عدد الجاليات من ناحية الكثرة وهم التجار الرئيسيين في الديبل[1].

أما الميناء الآخر فهو **المنصورة**: وهي مدينة تجارية تقع على الطريق التجاري المتجهة إلى الشرق، قال فيها المقدسي " منصورة هي قصبه السند و مصر الإقليم تكون مثل دمشق ، بناؤهم خشب وطين والجامع من حجر وآجرّ كبير مثل جامع عمان على سواري ساج لها اربعه أبواب باب البحر باب طوران باب سندان باب الملتان [2]. وقد اعتمد اهلها على التجارة والزراعة معا، وكانت أسواقها حاملة بأنواع الأمتعة، وقد قصدها التجار من كل البلاد[3]، كما ويمر الطريق كذلك بمدينة كولوملي[4] كلاه بار[5] ولوفين[6] وخانفوا[7].

الطريق الملاحي مع شرق إفريقيا

كان لمنطقة الخليج العربي صلات عريقة بشرق إفريقيا ترجع إلى ما قبل الإسلام بوقت طويل ، وذلك بهدف المتاجرة مع الأفارقة في هذه المنطقة من قارة إفريقيا. وابتداء من القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي نجد أن عدد من الرحالة

---

(١) الإدريسي، نزهة المشتاق، المصدر السابق ، ص١٦٧.

(٢) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٥٣ ، ٤٧٩؛ ياقوت الحموى ، معجم البلدان ، جلد ٥، ص ٢١١.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٤٧٤؛ الإدريسي، نزهة المشتاق، ١٦٩/٢.

(٤) كولم ملي ميناء تجاري مهم في الهند وهي على الساحل الغربي منها وقد أثنى التطيلي عليه، وكان فيه مخزن للبضائع، رحلة بنيامين، ص١٦٥.

(٥) كلاه بار ميناء في منتصف الطريق بين بلاد العرب والصين وهي الفرضة الرئيسة للهند، وقد اشتهرت بالرصاص المعروف بالقلعي وصناعة السيوف وفيها منابت الخيزران والكافور، انظر، الإدريسي، نزهة المشتاق، ٨١/١؛ والقزويني(ت ٦٨٢ هـ)، أبو عبد الله بن زكريا بن محمد بن محمود القزويني ، اثار البلاد و اخبار العباد ،) الناشر: دار صادر ، بيروت ١٩٦٠م ، ص١٠٥.

(٦) لوفين (ثوتكين حالياً) من موانئ الصين التي تستقبل السفن العربية، الإدريسي، نزهة المشتاق، ٨٤/١.

(٧) خانقوا (كانتون حالياً) ميناء مهم في الصين سعى إليها تجار العرب، التاجر، سلسلة التواريخ، ص١٣.

العرب قد زاروا الساحل الشرقي لأفريقيا انطلاقاً من موانئ الخليج العربي إلى شرق إفريقيا . ففي كتابة «مروج الذهب ومعادن الجوهر» يسطر أبو الحسن بن الحسين بن علي المسعودي الذي ولد في نهاية القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي في بغداد.. أخبار رحلته إلى شرق إفريقيا التي سافر اليها مع بحارة من عرب الأزد ووصل إلى أقصى جنوب الساحل الإفريقي وعاش معهم في شرق إفريقيا ثلاث سنوات يرقب ويدون ما يرقب ثم عاد معهم إلى عمان ولم تستقر به الحياة في عمان إلا قليلاً فقد ركب البحر مرة أخرى وعاد إلى إفريقيا الشرقية. لقد قدم المسعودي وصفاً دقيقاً عن شرق إفريقيا، وكذلك عن الطريق التجاري البحري بين الخليج العربي والساحل الإفريقي الشرقي ومصاعب هذا الطريق ومراحل السفر فيه ومنتجات ذلك الساحل . ثم كتب عن هذا الطريق بزرك بن شهريار على لسان ربانية السفن العرب المتخصصين بالسفر إلى شرق إفريقيا موضحا لنا المناطق التي وصلها التجار العرب المسلمون في تلك المنطقة.

وفي القرن الثامن الهجري/ الرابع عشر الميلادي كتب الرحالة العربي الكبير ابن بطوطة، الذي جاب العالم الإسلامي بنفسه ووصل من عدن إلى ساحل إفريقيا الشرقي ، وعاد منها الى الخليج العربي عبر الطريق البحري المسلوك من قبل التجار، وعند عودته دوّن ما شاهده من نشاط تجاري عربي في مدن الشرق الإفريقي، وكذلك النظم والقوانين التجارية المتبعة هناك.

وقد يسرت الطبيعة المناخية التجارة مع شرق إفريقيا بأقل جهد، ونقصد بذلك حركة الرياح الموسمية التي تهب على منطقة المحيط الهندي والتي مكنت البحارة العرب من القيام برحلتين منتظمتين في السنة، ففي شهر نوفمبر/ تشرين الثاني من

كل سنة تندفع الرياح نحو الجنوب الغربي ، فتبحر السفن العربية إلى شرق إفريقيا من أي مركز من المراكز المتعددة سواء من البصرة أو من سيراف أو من عمان ، فتنطلق من الخليج العربي صوب ميناء عدن ومنه إلى البحر الأحمر لتجتازه إلى السواحل الشرقية للبحر الأحمر فمنها ما يتجه شمالاً الى سواحل السودان ومصر ومنها ما يبحر باتجاه مدغشقر والصومال وزنجبار مستفيدة من الرياح الموسمية للوصول إلى شرق إفريقيا.. وأقصى ما كانت تصل إليه الملاحة العربية ـ كما يروي المسعودي ـ في شرق إفريقيا إلى سفالة[1]. وفي شهر أبريل/ نيسان من كل سنة تنعكس العملية، إذ تبدأ الرياح بالهبوب من الجنوب والجنوب الغربي بحيث تمكن السفن العربية من العودة إلى أوطانها في سواحل الخليج العربي محملة بسلع إفريقية متنوعة .

لقد أضحى العرب المسلمون المسيطرون على طرق التجارة وكانت سفن عرب البحرين وعمان والعراق ، تجوب مياه وخلجان المحيط الهندي والبحر الأحمر لتحمل البضائع من شرق إفريقيا إلى العالم الإسلامي، ومنها إلى بلدان شرق آسيا. حيث كان الملاحين العرب يستخدمون البوصلة لتلمس مسالكهم الملاحية في عباب البحار والمحيطات ، فضلاً عن استخدام الشمس والنجوم والقمر واستعانوا أيضاً بالحمام الزاجل للتأكد من الطريق ولإرسال الرسائل[2]. لذلك تسيد العرب المسلمون حركة التجارة والملاحة في المحيط الهندي ، وقامت التجارة فيه على

---

(1) السامر، المرجع السابق، ص ٤٨.

(٢) المسعودي، مروج الذهب، ١٧٣/٤؛ الدوري، عبد العزيز، تاريخ العراق الاقتصادي، ص١٤٥.

وساطتهم[1]. لقد تمثل الدور التجاري للعرب المسلمين مع السواحل الشرقية لأفريقيا ، بنقل السلع والبضائع من شرق إفريقيا إلى العالم الإسلامي، وبالعكس ، فضلاً عن ربطهم شرق آسيا بشرق إفريقيا تجاريّاً واقتصاديّاً[2]. و كان البحارة المسلمون ينقلون إلى شرق إفريقيا عبر الخليج العربي مثل التمور والفواكه واللؤلؤ والأحجار الكريمة والمنسوجات المختلفة، و كانوا أيضاً ينقلون بضائع بلدان الشرق الأقصى إلى شرق إفريقيا. فنقلوا التوابل والقرنفل وخشب الصندل والمسك والكشمير والحرير[3]. فكان للتاجر العربي دورٌ حضاريٌّ كبيرٌ، بإسهامه و الجاليات العربية الإسلاميّة المنتشرة على سواحل شرق إفريقيا ، بنشر الإسلام والثقافة العربية الإسلامية بين أقوام الأفارقة المستوطنة شرق إفريقيا والأقوام التي تتعامل مع المسلمين في المناطق المختلفة والبعيدة نسبياً عن سواحل شرق إفريقيا[4]، بل حصل اختلاط وتزاوج بين التجار العرب والأفارقة. ولم يقتصر الأمر على ذلك، فقد تكونت بمرور الزمن جاليات عربية كبيرة تمتلك ثروة طائلة وتسيطر على شؤون التجارة، ولها احتكاك متواصل بالناس، فأقبل الناس على الالتفاف حولهم متأثرين بعقيدتهم وخلقهم وتعاملهم الجميل. فاعتنقوا الإسلام وكان من بينهم ملوك وحكام أفارقة[5]. وقد كون العرب المسلمون إمارات وسلطنات إسلامية من

---

(1) السعدي، المرجع السابق، ص. ٢٦٦؛ النقيرة، انتشار الإسلام، ص ٢٤.

(2) المسعودي ، مروج الذهب، المصدر السابق، ج ٢، ص ٦.

(3) المسعودي، المصدر السابق، ج ٢، ص ٦.

(4) آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة، بيروت، ١٩٦٧، ج ٢، ص ٤٣٦.

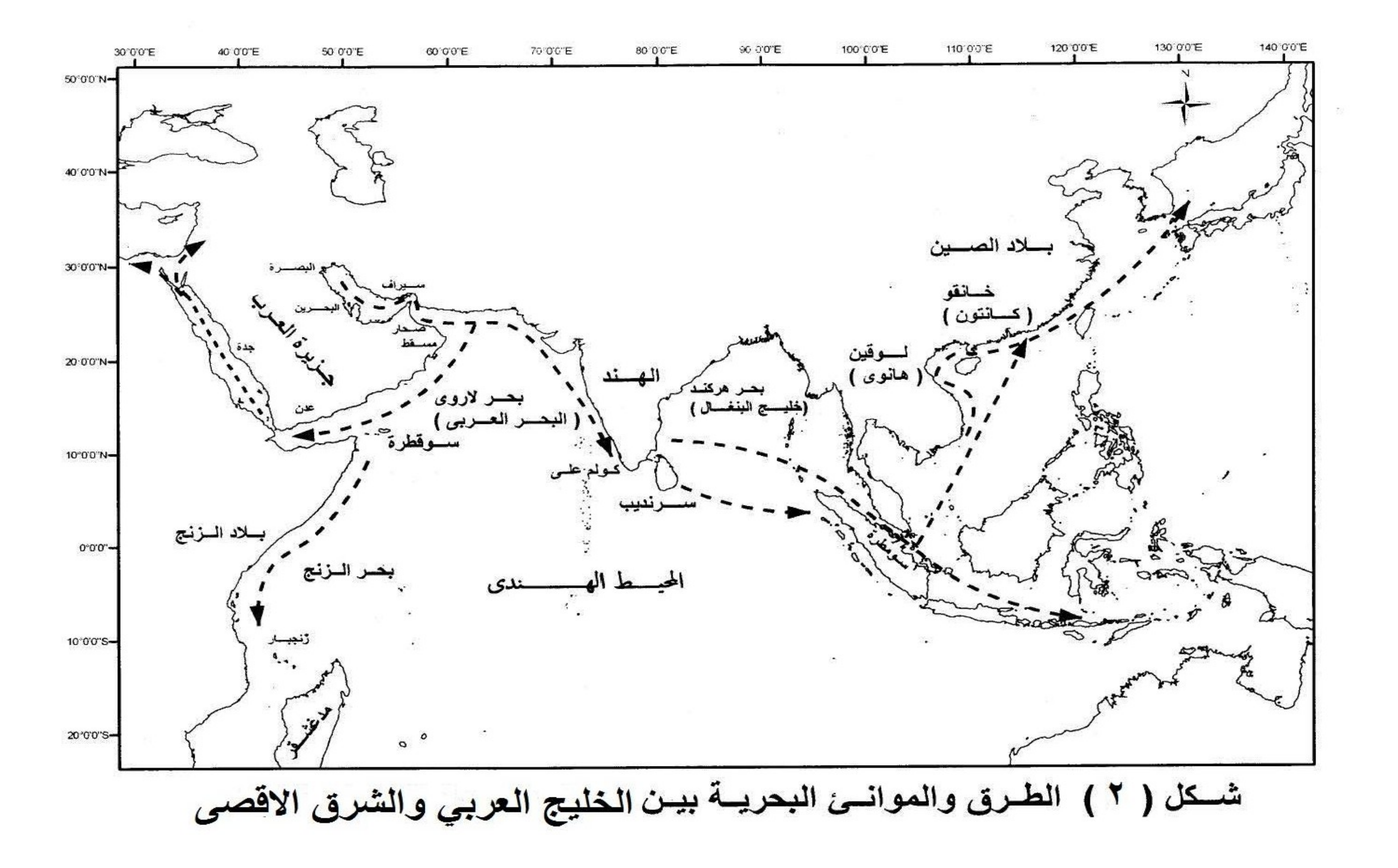
(5)النقيرة، المرجع السابق، ص ٧٠..

عيذاب شمالاً إلى سفالة ومدغشقر جنوباً يحكمها مسلمون من العرب أو غيرهم من المسلمين[١]. فانتشر الإسلام والثقافة العربية الإسلامية المتمثلة في اللغة العربية والعادات والتقاليد في أنحاء كثيرة من مدن شرق إفريقيا، الأمر الذي دفع بكتاب القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي إلى الإجماع على ظهور تلك المدن زاخرة بالحياة الإسلامية[٢]..

---

(١)المرجع نفسه، ص ٣٦.

(٢)المرجع نفسه، ص٦٩.



شكل (٢) الطرق والموانئ البحرية بين الخليج العربي والشرق الاقصى

الفصل الثالث

الطرق والمسالك الملاحية في
كتابات التجار والرحالة العرب

شكّل التواصل العربي الاسلامي بشعوب شرق آسيا، قاعدة لاتساع معرفة العرب بتلك الشعوب والامم، وصار لهم دراية بأوضاعها، وهو ما تجلّى في مدوناتهم الثقافية، وتفوقت معارفهم تلك على مثيلاتها في أوروبا، إذ بقي الشرق الأقصى بأممه وحضاراته، وبأجزائه البعيدة، مكاناً قصياً بالنسبة لليونان، والرومان، اللذين كانوا يتصوران تلك الأصقاع النائية بلاداً للعجائب، والغرائب، فما كانت الهند بالنسبة للأوروبيين إلاّ بلاد الطيوب والتوابل ، أما الصين فكانت بلاد الحرير.

وفي خضم الارث الحضاري الذي تركه العرب المسلمون من مؤلفات خاصة بالرحلات والاسفار والجغرافية نعثر على مساحات واسعة احتلتها اوصاف الطرق والمسلك البرية والبحرية خصصها اصحاب تلك التصانيف لمعالم هذه الطرق من مدن وموانئ وجزر ، بالإضافة الى وصفهم للتجمعات السكانية التي مروا بها وعاداتهم الاجتماعية وعقائدهم [١] في المأكل والملبس والعبادة ، وطرق البناء والعمارة والنظم الاقتصادية وطرق التعامل والتبادل التجاري .

---

(١) فيصل السامر ، الاصول التاريخية للحضارة العربية الاسلامية في الشرق الأقصى ، مصدر سابق ، ص٢٨.

وقد ساعد هذا الوصف الدقيق والمسهب للطرق والمسالك الملاحية على تتبعها اليوم على الخرائط الملاحية الحديثة .

ويمكن أن نعتبر أخبار رحلة أبو عبيدة عبد الله بن القاسم من أهل عمان إلى الصين قبل سنة ١٤١ﻫ / ٧٥٨م، أي قبل نهب خانفوه ، أقدم ما وصل إلينا من أخبار الرحلات . فقد كان أبو عبيدة عبد الله بن القاسم ، عالماً كبيراً في عصره وتاجراً كبيراً اشتغل بتجارة المر، وكان قد وصل إلى ميناء خانفوه (كانتون) حوالي (١٣٣هـ) وتعتبر رحلته من أقدم رحلات العرب إلى بلاد الصين إن لم تكن أولها. وقد كان يدعى عندهم الشيخ عبدالله وكان رئيسا لمنطقة سكنى العرب والأجانب الآخرين في مدينة (قوانتشو) وقد لقبه الإمبراطور الصيني (سون سين زون) بصورة خاصة جنرال الأخلاقية الطيبة. وقد ورد في كتاب بعنوان (موجز تسجيل الأمور الهامة المخلفة في عهد أسرة سون) تشان زون (أستاذ التاريخ بجامعة بكين):" الاتصالات الودية بين الصين وعمان عبر التاريخ (تراثنا) ع٢١، ط٢(د.ت) ص٨. " وبصورة صريحة إن المبعوث لدولة ووشيون (صحار) التابعة لتاشي (العرب) قد جاء لتقديم الهدايا إلى الإمبراطور الصيني" .

وقد عاش أبو عبيدة عبد الله بن القاسم سنوات عديدة في الصين . كما حفظ لنا الجغرافي والرحالة ابن رسته[1] رحلة التاجر أبي عبد الله محمد بن اسحق، الذي

([1]) الحافظ المحدث الصدوق أبو عبد الله (ت ٣٠٠ﻫ/ ٩١٢م) ، محمد بن عبد الله بن رسته بن الحسن بن عمر بن زيد الضبي المديني، عالم جغرافي، أصله من مدينة أصفهان ببلاد فارس، عاش في القرن الثالث الهجري /التاسع - العاشر الميلادي، تجوّل في أنحاء عدة من بلاد العالم الإسلامي، وارتحل متجولاً في بلاد العرب متعرفاً طبيعة البلاد وحياة السكان، وأدى فريضة الحج سنة (٢٩٠ﻫ/٩٠٣م)، ويبدو أن جولته تلك قادته إلى معرفة مكة المكرمة والمدينة المنورة

أمضى قرابة عامين في جزيرة قمار أو قماري (أي قمير أو خمير - الاسم القديم لكمبوديا الحديثة)، وذلك في أوائل القرن التاسع الميلادي، التي غدت معطيات هذه الرحلة مصدراً مهماً لابن رسته، وابن خرداذبة، ولياقوت الحموي عن تلك المناطق التي زارها ابن اسحق.

وقد استمرت رحلات بحارة وتجار الخليج العربي إلى ميناء كانتون الصيني، حيث كان لهم وكلاء عديدون في هذه المدينة وغيرها من مدن الصين التي فتحت أبوابها لتجارتهم فكانوا هم الذين قاموا بمعظم النشاط التجاري مع بلاد الصين في القرن الثالث الهجري بصفة خاصة. ومنهم النضير بن ميمون الأباضي البصيري من أبناء القرن الثالث الهجري [1] وكان يعيش قبل ذلك في البصرة [2] وهؤلاء وأمثالهم قد أقاموا في الصين فترات طويلة بسبب نشاطهم التجاري ، فتزوجوا من صينيات مما ساعد كثيراً في نشر الإسلام في تلك البلاد..

وصف سليمان التاجر

لعل اقدم ما وصلنا من كتابات تناولت وصف الطرق والمسالك الملاحية التي تصل الخليج العربي بالشرق الاقصى عبر المحيط الهندي وصولاً الى عباب المحيط الهادي وسواحل الصين ، كانت من القرن الثالث الهجري، في سنة(٢٣٧هـ/ ٨٥١م)، التي

ليخصهما بدراسة مستفيضة في الجزء السابع من كتابه الذي اشتهر فيه. انظر الموسوعة العربية المجلد التاسع ، الحضارة العربية ، ابن رستة ؛ وكذلك ، محمد بن أحمد بن عثمان الذهبي ، سير أعلام النبلاء ، مؤسسة الرسالة ، سنة النشر: ١٤٢٢هـ / ٢٠٠١م ، ص١٦٣ .

(1) حسين نصار، أدب الرحلة. مكتبة لبنان، والشركة المصرية العالمية للنشر ١٩٩١، ص ٥٠؛ و كراتشكوفسكي ، تاريخ الادب الجغرافي العربي ، ج١ ، القاهرة ١٩٦٣ م ، ص ١٥٥.

(2) كراتشكوفسكي ، المرجع السابق ، ص١٣٨.

دونها سليمان التاجر العراقي، الذي ترك أهم الآثار العربية عن الرحلات البحرية – التجارية في المحيط الهندي، وبحر الصين، في القرن التاسع الميلادي، ولعله الأثر العربي الأهم الذي يتحدث عن سواحل البحر الشرقي الكبير، والطريق الملاحي إليها على أساس الخبرة الشخصية، مع التزام الموضوع، وعدم الخروج عنه إلى أحاديث تاريخية وغيرها كحال الجغرافيين والمؤرخين، فكان تقريراً شخصياً لتاجر عبّر البحر إلى الشرق الأقصى، إلى الصين، أكثر من مرة أبان القرن التاسع الميلادي[1].

فقد سرد سليمان التاجر وصفاً للطرق والمسالك الملاحية سرداً موضوعياً عكس معرفة دقيقة لهذا التاجر العراقي بالبحر أولاً ثم بالسواحل والجزر والموانئ التي تطل عليها [2].

فقد روى بأنه أبحر من سيراف[3] عام (٢٣٨ هـ) إلى مسقط، ثم إلى «كلم» على ساحل «مليبار» ثم مر بمضيق «تالك» شمال جزيرة سيلان، وعبر خليج البنغال فوصل إلى جزيرة لنجبالوس (احدى جزر نيكوبار) وتابع طريقه ليصل إلى ميناء خانفو أو كانتون الحديثة بالصين. وكانت الرحلة البحرية من مسقط إلى الصين تستغرق أكثر من أربعة أشهر[4].

---

(١) كراتشكوفسكي ، المرجع السابق نفسه ، ص ٢٢.

(٢) أندريه ميكيل، جغرافية دار الإسلام البشرية، ج١، ق ١ ترجمة إبراهيم خوري. وزارة الثقافة السورية ، دمشق ١٩٨٣، ص ٢١٣.

(٣) سيراف: يقول عنها ياقوت الحموي في معجمه: مدينة على ساحل بحر فارس، وبها آثار عمارة حسنة، وليس فيها للمراكب ميناء، بينها وبين البصرة إذا طاب الهواء سبعة أيام.

(٤)تاريخ الأدب الجغرافي العربي: أغناطيوس يوليانوفتش كراتشكوفسكي، ترجمة صلاح الدين عثمان هاشم، القسم الأول، الإدارة الثقافية في جامعة الدول العربية، القاهرة ١٩٦١، ص١٤١.

ولم يقتصر سليمان في وصفه على ذكر المراحل أو ما يسمى بـالبريبلوس[1] وتقـدير المسافات بالأيام وأحياناً بالفراسخ بـل تـرك أيضـاً وصـفاً حيـاً للسـواحل والجـزر والموانئ المختلفة والمدن وسكانها والمحاصيل والمنتجات وسلع التجارة .

وفي حديث سليمان عـن تجـار العـراق والصـين وعلاقـتهم بعُمـان يقـول: «فأمـا المواضع التي يردونها ويرقون إليها فذكروا أن السفن الصـينية تحّمـل مـن سـيراف، وأن المتاع يُحمل مـن البصـرة ومـن عُمـان وغيرهـا إلى سـيراف، فيعبـأ في السـفن الصينية بسيراف، لكثرة الأمواج في هذا البحر وقلة الماء في مواضـع منـه. والمسـافة بين البصرة وسيراف مائة وعشرون فرسخا»[2]، فإذا عبئ المتاع بسـيراف اسـتعذبوا منها الماء وخطفوا وهذه لفظة يستعملها أهل البحر أعني أقلعوا إلى موضع يقال لـه مسقط، وهو آخر أعمال عُمان، والمسافة من سـيراف إليـه نحـو مـائتي فرسـخ. وفي شرقي هذا البحر فيما بين سيراف ومسقط من البلاد سيف بني الصفّاق [3] وجزيرة ابن كاوان[4]، وفي هذا البحر جبال عُمان، وفيها الموضع الذي يسـمى الـدردور[5]،

---

(1) لفظ بريبلوس كما يشرحه كراتشكوفسكي، يعني باليونانية دورة ملاحية، وقد أطلق اللفظ على رسائل في الملاحة يصف فيها اليونان سواحل البحار المختلفة، ومن أهم ما تبقى منها «بربلوس البحر الأحمر» الذي يرجع إلى القرن الأول الميلادي.

(٢)الفرسخ يساوي ١٢ ألف ذراع، والذراع ٢٤ أصبعا، والأصبع ٦ حبات شعير(المقدسي)

(٣) ابن الفقيه الهمذاني (ت ٢٩٠هـ/ ٩٠٢م) أبو بكر، أحمد بن محمَّد بن إسحاق بن إبراهيم الهمذاني، الشهير بابن الفقيه ، البلدان ، من سلسلة المكتبة الجغرافية العربية، طبع دي غوية ،ليدن ١٨٨٥م ، ج١ ، ص٦٧.

(٤)يصفها ياقوت الحموي في معجمه بأنها جزيرة عظيمة وهي من بحر فارس بين عُمان والبحرين افتتحها عثمان بن أبي العاص الثقفي أيام عمر بن الخطاب لما أراد غزو فارس في البحرين، مر بها في طريقه وكانت من أجل جزائر البحر، عامرة آهلة، وفيها قرى ومزارع الآن خراب، ويروي ذكر المسعودي لها بأنها كانت سنة ٣٣٣هجرية عامرة آهلة.

(٥) الدردور، موضع في سواحل بحر عُمان، مضيق بين جبلين يسلكه صغار السفن، ياقوت الحموي، معجم البلدان ، ٤٥٠/٢.

وفيها الجبلان ويقال لهما كُسَير وعُوَيْر [١] وليس يظهر منهما فوق الماء إلا اليسير. فإذا جاوزنا الجبال صرنا إلى موقع يقال له صحار عُمان، فنستعذب الماء من مسقط من بئر بها، وهناك فيه غنم من بلاد عُمان، فتخطف المراكب منها إلى بلاد الهند، وتقصد إلى كولم ملي والمسافة من مسقط إلى كولم ملي شهر على اعتدال الريح[٢].

ويتضح من وصف سليمان التاجر للمناطق ومواقعها وأبعادها إتقانه للطرق وبراعته ودقته في وصفه للبلاد التي مر بها، وقد قال فيه المستشرق كرتشوفسكي بأن من يتتبع الطريق الذي وصفه سليمان فهو بدقة الخرائط الحديثة[٣].

لقد وصف لنا سليمان التاجر ، في طريق رحلته السواحل التي مرّ بها، والجزر والموانئ المختلفة والمدن، والمحاصيل وسلع التجار، وعرّفنا بوجود جالية عربية كبيرة ومن المسلمين يحكم بينهم شيخٌ مسلمٌ يوليه صاحب الصين، يدعو إلى الخليفة العباسي في بغداد، ويسهب في الحديث عن الهند والصين، وملوكها، وأخبارها، وأحوال الناس وعاداتهم، ويعقد مقارنات هائلة بين أهل الصين وأهل الهند، ويتحدث عن الثغور، والأماكن التي تمّر بها السفن أثناء عودتها من خانفوه إلى سيراف، والبصرة، وعلى هذا النحو نطالع وصفاً أخاذاً للبحار التي كانت تجتازها السفن إلى الصين، كما نقرأ عنده أخباراً كثيرة عن حياة الناس في الصين والهند، ونتعرف منه على شراب الشاي، ولم يكن العرب قد عرفوه بعد، ويقّدم

---

(١) كُسَير وعُوَيْر: تصغير كسر وعور، وهما جبلان عظيمان مشرفان على أقصى بحر عُمان، صعبة المسالك، وعرة المقصد، صعبة المنجى، فلذلك سميت بهذا الاسم، ويقولون كسير وعوير وثالث ليس فيه خير ، معجم البلدان، ياقوت الحموي، مصدر سابق ، جـ ٤٦١/٤.

(٢) فؤاد قنديل ، أدب الرحلة في التراث العربي ، مصدر سابق، ص١٠٣.

(٣) المرجع نفسه، ص ١٠٨.

مقارنات واسعة النطاق ما بين أهل الهند، وأهل الصين، وما يتميز به كل شعب منهما من عادات، وأخلاق، وميزات، وصناعات، وعبادات[1]. وهي أمور تعكس مدى تأثير الثقافة العربية الاسلامية على شعوب سواحل و جزائر المحيط الهندي والهادي والتي نقلت اليهم بواسطة بحارة وتجار السفن العربية التي انطلقت من الخليج العربي .

وصف أبو زيد الحسن السيرافي

يعد ما وردنا عن سليمان التاجر من المخطوطات المهمة التي وصفت الحياة التجارية في الخليج العربي والطريق البحري باتجاه الشرق الاقصى ، في تلك الفترة من قبل تاجر عربي، الا ان سليمان كان تاجراً فحسب، ولم يكن كاتباً أو مؤرخاً أو رحالة يمتهن وصف وتدوين ما يشاهده في رحلاته . فهو لا يعرف الطرق العلمية في البحث، لذلك اكتفى بعرض مشاهداته المباشرة مجردة من التعليلات والتحليل ، والفروض العلمية المنطقية، ومع ذلك فان هذه المشاهدات كان لها أهمية علمية فائقة في نظر المؤرخين والمحقّقين . حيث قام أبو زيد الحسن السيرافي، وهو من أهل البصرة، في القرن العاشر الميلادي، بإعادة تدوين مشاهدات ووصف سليمان التاجر مجدداً للطرق والمسالك الملاحية ، وأعطاها الشكل المعروف لنا الآن، وذيلها بملحق ضمنه طائفة من الأخبار، عن أهل الهند والصين، جمعها من أقوال عدد من الرحالة[2] العرب ، فأضاف رحلة ابن وهب القرشي، التي تعود إلى عام(٢٥٧هـ)، أي بعد ما

(1) السيرافي أبو زيد الحسن، رحلة السيرافي، تحقيق عبد الله الحبشي ، المجمع الثقافي، أبو ظبي١٩٩٩م ، ص ٨.

(2) شوقي ضيف، الرحلات، ط٤، دار المعارف مصر،١٩٨٧، ص ٢٩.

يقارب العشرين سنة من رحلة سليمان التاجر، وكان مـن الأعيـان الأثريـاء، وقـد غادر البصرة، عندما سقطت في أيدي الثوار الزنج سنة (٢٥٧هـ/ ٨٧٠م)، فوصـل إلى عاصمة الصين، وكانت حينئذ (خمدان) وقابل امبراطور الصـين، وقـد اسـتحوذ وصف ابن وهب القرشي على أهمية خاصة لدى الباحثين والمحققـين، لأن رحلتـه تمّت بعد أن قُضي على الوجود العربي القوي في خانفوه (كانتون)، وانقطعت سبل الاتصال التجاري المباشر بالصين، فصار آخر ميناء تصله السفن العربية ميناء كلـة في شبه جزيرة الملايو، ولم يتكرر الاتصال المباشر بالصين إلا عقب مرور زمن طويل من ذلك التاريخ، وعندما التقى أبو زيد الحسن السيرافي بالمسعودي عـام (٣٠٣هـ)، نقل عنه الأخير رواية ابن وهب القرشي [١] حول رحلته الى الصين.

ولا بد لنا أن نذكر المستشرق الفرنسي رينودو ، كان قد عثر على مخطوطة كتاب (سلسلة التواريخ) الذي ألفه أبو زيد الحسن السيرافي في إحدى مكتبات باريس الخاصة وذلك سنة ١٧١٨ م ، وسلمت بعد ذلك إلى دار الكتـب الأهليـة، وقـام رينـودو بترجمـة المخطـوط للفرنسية ونشره بعنوان «أخبار قديمة من الهند والصين أوردها اثنان من الرحالة المسلمين، سافرا إلى هناك في القرن التاسع الميلادي» وبعدها نشر الأصل العربي وترجمتـه الفرنسـية سنة ١٨٤٥م، وظهر بعد ذلـك أن الأب رينـودو أخطـأ في نسـب المخطـوط لاثـنين مـن الرحالة العرب، في حين أنه للتاجر سليمان، حيث قام المستشـرق الهولنـدي فرانـد بنشـر ترجمة جديدة للكتاب سنة ١٩٢١ مضيفاً فقرات من «مروج الذهب» للمسعودي ليكمـل ما فيه من نقص [٢].

---

(١) السيرافي ، رحلة السيرافي، المصدر السابق ، ص ٨.

(٢) فؤاد قنديل، أدب الرحلة في التراث العربي، مرجع سابق ، ص٢١٣.

فعندما يدوّن أبو زيد السيرافي عن ابن وهب «أن مدينة قلة سوق الصبر والكافور، الصندل والعاج والقصدير والأبنوس والعود والتوابل والعطور» فأنه بذلك يشير الى تراجع وتقلص الطرق والمسالك الملاحية التي كان يتبعها البحارة العرب من خانقوه(كانتون) إلى مضيق ملاقا، وإحلال شبكة مراكز تجارية في مرافئ هذا المضيق، عوضاً عن العملاء التجاريين العرب في داخل السواحل الصينية، بعد أن انتهى عصر التجار المقيمين هناك[1] بعد سنة٢٦٤هـ .

لقد أوصل إلينا المحققون ما دونه السيرافي تحت اسم (سلسلة التواريخ) تارة، و(أخبار الصين) تارة أخرى، و(رحلة السيرافي) مرة ثالثة، إلاّ أننا نجد تحت تلك العناوين: رحلة سليمان التاجر أولاً، وفي ذيلها الملحق الذي أضافه السيرافي، ونلاحظ التباين بين القسمين، من حيث الأسلوب والموضوعات المتناولة، فإذا كان قد طغى على تقرير سليمان التاجر الموضوعات الواقعية في البر والبحر، إذ تجاوزت اهتمامات سليمان التاجر مصالحه الضيقة: كالسلع المختلفة وأسعارها، والنقود، وطريقة تعامل البلد المضيف مع التجار، والمكوس المفروضة عليهم، إلى تقديم صورة عامة عن المجتمع الصيني، وطبيعة تنظيمه السياسي، وعاداته وتقاليده، بينما يُداخل الملحق الذي أضافه السيرافي، الكثير من قصص البحارة، الذي تتخطف أنظارهم حكايا البحار وغموضه، وما يتصورونه من وجود العجائب في أعماقه وأطرافه، وظواهره ولا سيما في أبعاده القصصية الغامضة. والفائدة الكبرى التي أفادتنا من السيرافي أنه أول كاتب إسلامي كتب عن الصين

(١) أندريه ميكيل ، جغرافية دار الإسلام البشرية. ج١ ، ق١، مرجع سابق، ص ٢١٧.

وعن أهلها وعاداتهم وطرق تعاملهم مع البحارة والتجار المسلمين .

وصف بزرك بن شهريار

تحتل مذكرات بزرك بن شهريار، الذي عاش في القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي)، المدونة في كتاب (عجائب الهند بره وبحره وجزايره)، المرتبة الثانية بين كتب الرحلات البحرية بعد رحلة السيرافي، فقد كان الناخذاه بزرك بن شهريار ، مؤلف كتاب (عجائب الهند)، كما يدل عليه لقبه النوخذة أو(الناخذاه)[1] رُباناً يحترف ملاحة السفن، و يبدو أنه كان مولعاً بالبحر وعلومه وقصصه التي سمعها من زملائه في البحر ربابنة وملاحي الخليج العربي والمحيط الهندي، خلال الفترة ما بين ٢٨٨ه / ٩٠٠م، و٤٣٢هـ / ٩٥٣م، والتي تناولت جميعها مشاهدات البحارة[2] لمعالم وحوادث الطرق والمسالك البحرية من الخليج العربي حتى سواحل وجزائر المحيط الهندي وهي حكايات اشتملت على ما تعرّف عليه العرب في القرن الرابع الهجري من بلاد الشرق الأقصى، نقلاً عن الربابنة والنواخذ والتجار[3]،

فقد وصف بزرك، عقب السيرافي، الطريق البحري من الخليج الى الهند فالصين ،

---

(1) الناخذاه : ربان السفينة الجمع: نواخذة وقد يكون أصل الكلمة فارسي (ناو) تعني السفينة ، و(خُذاه) تعني رب أو سيد، أو لغة عربية فصحى كما ذكر قاموس تاج العروس ..و نخذ: النَّوَاخِذَةُ، أَهمله الجوهريّ، وهو هكذا بالذال المعجمة، والمشهور عند أَكثر المُعَرّبينَ إِهمال دالِها، وهم: (مُلاَّكُ سُفُنِ البَحْرِ)، ولفْظُ البحرِ مُستدرَك، قالَه شيخنا، أو وُكلاؤُهُمْ عليها، مُوَلّدَة مُعَرَّبَة، الواحدةُ نَاخُذَاةٌ، والمَشهور أَن النَّاخُذَاة هو المُتَصرِّف في السَّفِينة المُتَوَلّي لأَمْرِهَا، سواءٌ كان يَمْلِكُهَا أو كان أَجِيراً على النَّظَرِ فيها وتَسْيِيرِها، وقد اشْتَقُّوا منها الفِعْل وقالوا: تَنَخَّذَ فلانُ، كَتَرَأَسَ، إِذا صارَ نَاخُذَاة أو رئيساً في السَّفِينة .راجع الرابط الالكترونيwww.7achy.com /نوخذه -nokhetha/

(2) حسين نصار، مصدر سبق ذكره ، ص ٦٦؛ وشوقي ضيف، مصدر سابق، ص ٣٣.

(3)أحمد سوسه الشريف الإدريسي. ج٢. مصدر سباق. ص ٢١.

وما شاهده في البحر من جزر وشطآن، وبلاد الواق واق، وسرنديب[١]. و حكاياته يرويها عن بعض الملاحين الذين جابوا المحيط الهادي والهندي، إلى بلاد الهند والزابج (أندونيسيا حالياً)، والصنف (فيتنام) والصين، وتشمل على ما شاهدوه فيها من عجائب الملاحة وغرائب العواصف، وقدّموا فيه صورة عن الحياة على ظهر البحر الشرقي وفوق شواطئه وجزائره، تساعدنا على فهم كثير مما ورد في كتب الجغرافية العربية عن الطرق والمسالك الملاحية التي عرفها بحارة الخليج العربي باتجاه الشرق الاقصى [٢].

وصف المسعودي للطريق الملاحي

أن المعلومات التي وصلتنا عن الطرق والمسالك البحرية من الخليج العربي الى الشرق الاقصى كثيرة وغزيرة ، تحفل بها كتب الرحلات والجغرافية والتي كان من ابرزها ما قدمه المفكر الموسوعي أبو الحسن علي بن الحسين المسعودي[٣] المتوفي

---

(١)أندريه ميكيل ، جغرافية دار الإسلام البشرية. ج١. ق١. مصدر سابق. ص ٢٢٢.

(٢) حسين فوزي. مصدر سابق. ص ٤٣.

(٣)أبو الحسن علي بن الحسين بن علي المسعودي. (~٢٨٣ هـ - ٣٤٦ هـ / ~٨٩٦ - ٩٥٧ م) مؤرخ، جغرافي ورائد نظرية الانحراف الوراثي. من أشهر العلماء العرب. والمعروف بهيرودوتس العرب. وكنيته أبو الحسن، ولقبه قطب الدين، وهو من ذرية عبد الله بن مسعود . وقد ورد ذلك في كتابه مروج الذهب والتنبيه والاشراف يذكر به اهمية العراق وبغداد كونها مسقط رأسه بينما ورد في الفهرس لابن النديم أنه من أهالي المغرب .عالم فلك وجغرافيا. ولد ببغداد وتعلم بها، وكان كثير الأسفار وقد زار بلاد فارس والهند وسيلان وأصقاع بحر قزوين والسودان وجنوب شبه الجزيرة العربية وبلاد الشام والروم، وانتهي به المطاف إلى فسطاط مصر وتوفي بالفسطاط . من تصانيفه «مروج الذهب » و «أخبار الزمان ومن أباده الحدثان» تاريخ في نحو ثلاثين مجلدا، بقي منه الجزء الأول مخطوطا [ثم طُبع]، و «التنبيه والإشراف » و «أخبار الخوارج» و «ذخائر العلوم وما كان في سالف الدهور» و «الرسائل» و «الاستذكار بما مر في سالف الأعصار» و «أخبار الأمم من العرب والعجم» و «خزائن الملوك وسر العالمين» و «المقالات في أصول الديانات» و «البيان» في أسماء الأئمة، و «المسائل والعلل في المذاهب والملل» و «الإبانة عن أصول الديانة» و «سر الحياة» و «الاستبصار» في الإمامة، و «السياحة

سنة(٣٤٥هـ – ٩٦٥م) ، والذي اشتهر كمؤرخ وجغرافي على السواء، وهو أبرز كتاب القرن الرابع الهجري، كما يعتبر من أدق علماء الأنثروبولوجيا العرب. فقد ابحر المسعودي ،من الخليج العربي الى الهند فمر بالسند والبنجاب، وكنكان و ماليبار، ثم بعد أن اجتاز سرنديب (سيلان) مضى قدماً نحو بحر الصين، ثم عاد إلى زنجبار ومدغشقر وأخيراً قفل راجعاً صوب عُمان متخذاً طريقه إلى مسقط رأسه بغداد . وهو بذلك سلك الطريق الملاحي الاساسي من الخليج العربي الى الصين وشرق افريقيا . وقد التقى المسعودي وسأل في أسفاره فقهاء أمم عديدة وعلماءَهم، كاليهود والفرس، والنصارى[1]. وكان قد تحدث عن رحلاته وأسفاره ومنهجه في البحث، في مدخل كتابه (مروج الذهب)، مؤكداً على اعتماده المشاهدة والتجربة في دراساته [2]. وتعايش مع الواقع ليعلم الأمور بالمشاهدة والترحال[3]، و"تقاذف الأسفار، وقطع القفار، تارة على متن البحر، وتارة على ظهر البر، مستعلمين بدائع الأمم بالمشاهدة، عارفين خواص الأقاليم بالمعاينة، كقطعنا بلاد السند (وهي باكستان حالياً)، والزنج والصنف (موضع بلاد الهند)، والصين، والزابج (يقصد سومطرة) وتقحمنا الشرق والغرب،

المدينة» في السياسة والاجتماع ، وهو غير المسعودي الفقيه الشافعي وغير شارح المقامات الحريرية ؛ أحمد، نفيس عثمان، ترجمة فتحي عثمان، جهود المسلمين في الجغرافيا الناشر دار القلم، سلسلة الألف كتاب، القاهرة: ١٣٦٧هـ، ١٩٤٧م ، ص٥٥ .

(1) أندريه ميكيل ، جغرافية دار الإسلام البشرية، ج١، ق٢، مصدر سابق، ص ١٩.

(2) المسعودي(ت٣٤٥هـ - ٩٦٥م) أبو علي بن الحسين بن علي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، ج٤، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد. المكتبة التجارية الكبرى ط٤. مصر ١٩٦٤. ص ٤٠٩.

(3) نقولا زيادة ، الجغرافية والرحلات عند العرب، الاهلية للنشر والتوزيع، بيروت ١٩٧٢م ، ص ١٤٧.

فتارة بأقصى خراسان، وتارة بوسائط أرمينية وأذربيجان، والران والبيلقان (نواحي من أرمينية) وطوراً العراق، وطوراً الشام"[1].

لقد شملت رحلات المسعودي ، جميع البلدان من الهند إلى المحيط الأطلسي، ومن البحر الأحمر إلى بحر قزوين، ومن المحتمل أن يكون كما يشير كراتشكوفسكي قد زار الصين وأرخبيل الملايو، وكثيراً ما كان يثبت في مصنفاته تاريخ زياراته[2]. واحتلت مصنفاته مكانة خاصة، بعد أن اكتسب " من رحلاته معارف ومعلومات لا تحصى في أمور الجغرافية والأجناس البشرية، يقدم خلاصة للآراء السائدة من الباحثين المسلمين عن امتداد المحيط الهندي "[3]. لذلك جاء وصفه للطرق والمسالك الملاحية في البحار الشرقية والذي وضعه في كتابه مروج الذهب و معادن الجوهر ، وصفاً رائعاً ودقيقاً. فوصف أقاليم لم يسبق لكاتب عربي أن وصفها من قبل، حيث لم تقتصر رحلاته إلى ديار الإسلام من حدودها الشرقية حتى أفريقيا، فقد زار الهند وسيلان، وأرمينيا وساحل قزوين، وبحار الحبشة، والملايو والصين [4]. ومما لا ريب فيه أن المسعودي فتح آفاقاً جديدة في أبحاثه، عندما وضع في «مروج الذهب» خلاصة اختباراته وتجاربه وأسفاره، وكان في أكثر الأمور التي عالجها صاحب رواية وبصيرة

([1]) المصدر نفسه ج١، ص ٤.

([2]) كراتشكوفسكي. ج١. مصدر سابق ص ١٧٨.

([3]) توماس أرنولد. تراث الإسلام (جي. أ. ج كراموز. J.H. Kramers الجغرافية والتجارة) ترجمه جرجس فتح الله ، دار الطليعة، ط٣، بيروت ١٩٧٩م ، ص ١٣٨ - ١٣٩.

([4]) ضياء الدين علوني. الجغرافية العربية في القرنين التاسع والعاشر الميلاديين. تعريب وتحقيق. د عبد الله يوسف غنيم. د طه محمد جاد (نسخة مصورة في المكتبة الوطنية بحلب) ، ص ٥٠.

نافذة، وإن بقيت بعض العجائبية الشائعة عن بلاد الشرق الأقصى وبحارها عالقة في أبحاثه، وحفظ لنا وقائع رحلة ابن وهب القرشي الذي غادر البصرة في رحلته من سيراف إلى خانفوه (كانتون) في الصين، في القرن التاسع الميلادي، ولعله قد سمعها من السيرافي الذي دوّنها بدوره، عندما صادفه عام ٣٠٣هـ، فترك المسعودي وراءه ملاحظات واسعة عن حياة الصينيين والهنود، وسكان المحيط الهندي، ضمنها في كتابيه (مروج الذهب)، و(أنساب الأشراف)، وجملة من الصور تعكس بمجملها المُتخيل العربي عن تلك الشعوب. وقد توقف المسعودي طويلاً في وصفه للمحيط الهندي، وجزائره، وسكانه، وطبيعته، والتجارة التي تجري فيه، والسفن التي تمخر عبابه، وكيفية صناعتها، واختلافها عن سفن البحر المتوسط، ولا يخلو وصفه من بعض العجائب، إلاَّ أنه يعارض نظرية بطليموس القائلة بامتداد جنوب القارة الأفريقية نحو الشرق بطريقة يوازي فيها هذا الامتداد السواحل الهندية الصينية، وبشكل يُحدث فيه ما يُشبه بحيرة مغلقة مع البر الهندي والصيني، إذ أشار إلى اتصال المحيط الهندي بالمحيط الأطلسي وإلى إحاطة البحار الجزء الجنوبي من القارة الأفريقية، فكان في ذلك مثل البتاني، في تصحيحه لخطأ بطليموس [1].

---

(1) كراتشكوفسكي. ج١. مصدر سابق. ص ١٨٣.

وصف ابن بطوطة للطريق الملاحي

على الرغم من كون ابن بطوطة المتوفي سنة(٧٧٠هـ – ١٣٦٩م) [1] من الرحالة المتأخرين ، الا أنه يعتبر شيخ الرحالين العرب، وسيد الرحالين حتى ذلك الزمان، وتعتبر رحلته الى الهند الشرقية والصين في النصف الاول من القرن الثامن الهجري من أعظم الرحلات التي قام بها الرحالة عرباً وغير عرب عبر التاريخ الوسيط برمته . وقد وصفه المستشرق الروسي كراتشكوفسكي بأنه رحالة نادر، يستهدف الرحلة لذاتها ويضرب في مجاهل الأرض استجابة لعاطفة لا تقاوم ورغبة جارفة للتعرف عل الأقطار والشعوب، وهو على النقيض من الغالبية العظمى من الرحالة العرب لم يجمع مادته من صفحات الكتب بل جمعها عن طريق التجربة الشخصية،

---

(1) محمد بن عبد الله بن محمد الطنجي المعروف بابن بَطُّوطَة هو رحالة ومؤرخ وقاضٍ وفقيه مغربي لقب بأمير الرحالين المسلمين. وكان مولد ابن بطوطة في طنجة، ثغر المغرب على البحر المتوسط (في ٢٤ فبراير ١٣٠٤ - ١٣٧٧م /٧٠٣ - ٧٧٩هـ)، من أسرة اشتهرت بالعلم، والاشتغال بالعلوم الشرعية، والقضاء، فسار على نهج أسرته. بدأ رحلاته الكبرى وهو في الثانية والعشرين من عمره، في عام ٧٢٥هـ - ١٣٢٤م، فقضى ما يقارب من ثلاثة عقود في التجوال في العالم، وقد أملى في نهاية عمره تقريراً برحلاته لصديقه ابن جزي في كتاب «تحفة النظار = =في غرائب الأمصار» الذي أودع فيه تجاربه في الترحال بين الأمم والبلدان التي زارها، وتشتمل على رحلاته الكبرى الثلاث، وتقع رحلته الأولى. ما بين (٧٢٥هـ - ١٣٣٦م) إلى (٧٣٨هـ - ١٣٤٩م)، زار فيها شمال أفريقيا ومصر والمشرق العربي، وأفريقيا الشرقية، وجزيرة العرب واليمن، ثم قصد القسطنطينية ومنها إلى الهند، ثم سافر مع أعضاء بعثة دبلوماسية أرسلها سلطان الهند محمد شاه إلى الصين، أما رحلته الثانية فاستغرقت ما بين (٧٣٩هـ - ١٣٥٠م) إلى (٧٤٠هـ - ١٣٥١م) ودامت رحلته الثالثة ما بين(٧٤١هـ - ١٣٥٢م) إلى (٧٤٣هـ - ١٣٥٤م) زار فيه السودان وغرب أفريقية؛ أنظر، فؤاد بدوري، ابن بطوطة. دار الكاتب العربي ، القاهرة ، (د، ت)، ص ١٣.

وعلى الرغم من أن المواضع الجغرافية شغلت مكانة ثانوية بالنسبة لاهتمامه بالبشر[1] إلا أنه قدم وصفاً دقيقاً في كتابه «تحفة النظار في غرائب الأمصار» للمناطق التي زارها ، فقد قضى الرجل ثمانية وعشرين عاماً من حياته يتنقل في أجزاء العالم المعروف، فحملته أسفاره من طنجة إلى مصر عبر شمال أفريقية، وإلى الشام، وبعد أن أدى فريضة الحج زار شرق أفريقيا، بلاد العرب وبلاد فارس ، ومن هناك مضي في تجواله شرقاً إلى خوارزم وبخارى وأفغانستان، ودخل بعدها إلى الهند والصين، ليمخر عباب البحر الهندي فيزور جزر الهند الشرقية، وجزر المالديف، ثم يأووب إلى بلده فاس، ثم لا يلبث أن يزور الأندلس، وينتقل إلى شرق أفريقيا، فيقطع من خلال تلك الرحلات ما يقارب المائة والعشرين ألف كيلومتر[2]. وبذلك فان ابن بطوطة خبر الطرق والمسالك الملاحية التي سلكها البحارة العرب من الخليج العربي الى الشرق الافريقي وكذلك الطرق والمسالك الملاحية التي سلكوها الى المحيطين الهندي والهادي وصلاً الى الصين . فجاء وصفه للطرق والمسالك الملاحية حافلاً بالمشاهدات الدقيقة والملاحظات الطريفة المفيدة سواء منها الملاحظات التاريخية أو الاجتماعية أو البشرية.

وقد بدأ ابن بطوطة رحلاته إلى الشرق الأقصى من طنجه يوم الخميس في ٢ رجب ٧٢٥هـ - ١٣٢٤م حاجاً إلى بيت الله الحرام، ماراً بمصر فالإسكندرية، قابل فيها زاهداً يدعى برهان الدين الذي قال له: «لا بد لك إن شاء الله من زيارة أخي فريد الدين بالهند وأخي ركن الدين زكريا بالسند وأخي برهان الدين بالصين[3]. ثم اتجه إلى بلاد

---

(١) تاريخ الأدب الجغرافي العربي: كراتشكوفسكي، مرجع سابق، ص ٤٣١.

(٢) نقولا زيادة الجغرافية والرحلات عند العرب، مرجع سابق، ص ١٨٠.

(٣) ابن بطوطة محمد بن عبد الله اللواتي تحفة النظار في غرائب الأمصار، وعجائب الأسفار، دار الشرق العرب ، بيروت (د، ت)، ص ١٥.

الشام ومنها إلى مكة في يونيو ١٣٢٥م، وبعد أن أدى فريضة الحج زار العراق ثم جنوب شبه الجزيرة العربية، حيث ابحر من عدن في سفينة متجهاً إلى زيلا في ساحل الصومال. ثم انتقل إلى كاب جوردفوي في جنوب الساحل الصومالي وقضى أسبوعا في كل منطقة. لاحقاً زار مقديشيو ثم زار بلد البربر والمعروف بالقرن الأفريقي. ثم واصل ابن بطوطة رحلته بحراً على احدى السفن العربية جنوباً إلى ساحل السواحيلي، الإقليم الذي عرف بعد ذلك لدى العرب ببلاد الزنج ليصل جزيرة مومباسا، وبعد رحلة على طول الساحل، كانت وجهته التالية نحو مدينة كيلوا الساحلية والتابعة لتنزانيا حالياً ، حيث دوّن ابن بطوطة زيارته إلى سلطنة كيلوا عام ١٣٣٠م . ومع تغير الرياح الموسمية عاد ابن بطوطة مبحراً الى الخليج العربي ، مبحراً بمحاذاة السواحل العمانية . فيصف لنا في هذا الطريق مروره بجزيرة مصيرة بقوله، هي جزيرة كبيرة لا عيش لأهلها إلا من السمك[1] ، ... ومن ثم يتابع ابحاره إلى صور، ومنها رأى مدينة قلهات، ويقول فيها بأنها حسنة الأسواق ولها مسجد من أحسن المساجد حيطانه بالقاشاني، وهو مرتفع ينظر منه إلى البحر، وأكلت بهذه المدينة سمكاً لم آكل مثله في إقليم من الأقاليم، وهم يشوونه على ورق الشجر ويجعلونه على الأرز ويأكلونه. والأرز يجلب لهم من أرض الهند وهم أهل تجارة، ومعيشتهم مما يأتي من إليهم في البحر الهندي، وإذا وصل إليهم مركب فرحوا به أشد الفرح[2]. وبمقربة من قلهات قرية طيبي، (وهي اليوم طوي) ويصفها ابن بطوطة آنذاك بأنها من أجمل القرى وأبدعها حسنا، ذات أنهار جارية وأشجار ناضرة وبساتين كثيرة، ومنها تجلب الفواكه إلى قلهات وبها الموز المعروف (بالمرواري) ، وهي كلمة فارسية تعني الجوهر[3]. ثم ابحر ابن بطوطة إلى هرمز، وسيراف، ليعود منها إلى مكة ليحج ثانية عام ١٣٣٠م وقيل ١٣٣٢م.

---

(١)ابن بطوطة ، تحفة النظار في غرائب الأمصار، مصدر سابق، ص ص(٢٧٥ -٢٨٥).

(٢) ابن بطوطة، تحفة النظار في غرائب الأمصار، المصدر السابق نفسه ، ص (٢٧٥ -٢٨٥).

(٣)ابن بطوطة، المصدر السابق نفسه ، ص، ٢٨٥ .

وبعد اتمامه مناسك الحج اتجه ابن بطوطة إلى مصر، ومنها إلى آسيا الصغرى ليلاقي نواة دولة الأتراك العثمانيين، وانتشار الطرق الصوفية بين ظهرانيهم، وعاين على السواحل الجنوبية لآسيا الوسطى مسكن التركمان، وانتشار التجار العرب طلباً للأخشاب، وذهب حتى سينوب Sinope، ومن هناك عبر البحر الأسود إلى كوش في بلاد القرم، وسافر إلى مدينة القرم، وكانت تابعة للسلطان المغولي محمد أوزبك خان المغوليين المعروفين بالقبيلة الذهبية وقد دخلها الإسلام والتي هي إحدى الأقسام الأربعة من الإمبراطورية المغولية التي أسسها جنكيز خان[1]. وتوجه إلى بلغار الفولغا، واستراخان، ومنها إلى القسطنطينية، وقفل راجعاً إلى خوارزم، أكبر مدن الأتراك وأعظمها وأجملها وأضخمها"، ثم غادروها إلى بخارى وسمرقند باتجاه غزنة وكابل في أفغانستان، ومن هناك دخل الهند، وعاش في ربوعها تسعة أعوام، وكان قد مضى على خروجه من طنجة تسعة أعوام[2]. وقد زار خلال مكوثه في الهند مدينة لاهير Lahiri (بجوار كراتشي لاهور حالياً)، وسكور Sukkur، وملتان Multan، وسرسه، وهاس، حتى وصل إلى مدينة دلهي، فأقام سنين طويلة برعاية السلطان محمد طغلق[3]، الذي أرسله فيما بعد في سفاره إلى الصين فاجتاز الهند الوسطى، وملوه،

([1]) فؤاد بدوي، ابن بطوطة، مرجع سابق، ص ١٣ – ١٦؛ راجع ، إبراهيم أحمد العدوي، ابن بطوطة. سلسلة اقرأ ١٤٤. دار المعارف مصر. ١٩٥٤. ص ٥٤ - ٨٢.

([2]) محمد محمود الصياد، رحلة ابن بطوطة، مجلة تراث الإنسانية، المجلد الثالث ، ع١ ، القاهرة ١٩٦٥ م ، ص١١٢.

([3]) محمد بن طغلق شاه -واسمه الأصلي "جونة" - هو أحد سلاطين الهند. ولد في نهاية القرن السابع الهجري، وهو ابن السلطان طغلق شاه أحد سلاطين الهند. تولى سلطة الهند بعد موت والده سنة ٧٢٥ هـ. اشتهر عن محمد طغلق أنه كان يسفك الدماء، ويقتل كل من يخالفه على أقل سبب. وقد ذكر له ابن بطوطة مواقف كثيرة تدل على قوته، وشدته في معاملة الرعية. وفي عهده تعرضت البلاد لهجوم المغول، ولكن محمد طغلق احتال عليهم بالهدايا والأموال حتى رجعوا عن بلاده. وكانت وفاته سنة ٧٥٢ هـ. انظر، http://ar.wikipedia.org/wiki.

واعتلى السفينة من كميال إلى(جوا)، وزار الموانئ الممتدة على طول ساحل ماليبار، حتى وصل إلى جزر مالديف Maldives (جزر ديبة المهل) وأقام فيها سنتين ومنها عبر إلى جزيرة سرنديب (سيلان أو سريلانكا)، وقد كادت سفينة ابن بطوطة تغرق وهي مقبلة على سرنديب، وحيث أن المركب الذي أتى لإنقاذه عانى هجوم من قبل القراصنة، فقد تقطعت بهم السبل على الشاطئ وبدأ العمل على طريق عودته إلى كوريكود (Kozhikode) ومنها عاد إلى جزر المالديف حيث استقل الجنك الصيني واستأنف رحلته باتجاه الصين ، إلى أن رست سفينته في معبر بساحل كرومندل، وأخيرا أقلع إلى البنغال وزار كمروب وسهلت، وسوفرجيون (بجوار دكا)، ثم أبحر بحذاء ساحل أركان حتى بلغ سومطرة، وهكذا وبعد أن زار شبه جزيرة الملايو واندونيسيا انتهى إلى ميناء الزيتون (تشوان شوفو) في الصين، ثم زار بعض المدن الصينية القريبة من الساحل مثل الخنسا (هانج شو)، وهي في نظره أكبر مدينة رآها على سطح الأرض، وفان بالق (بكين) وهي عاصمة الخان، لا يلبث أن يحمل عائداً إلى (الزيتون) ومن هناك حملته سفينة إلى سومطرة ومنها إلى ساحل ماليبار على بحر العرب عائداً إلى بلاده ماراً بالخليج العربي عبر مضيق هرمز ثم إلى العراق وبلاد الشام ثم مصر، إلى فاس، حيث يصلها عام ١٣٤٩م[١].لقد جاءت رحلة ابن بطوطة من الناحية التاريخية، في الفترة التي تحول فيها معظم الغزاة المغول إلى دين الإسلام، ومالت إلى الاستقرار أحوال البلاد العربية – الإسلامية وعلاقتها بالشرق الأقصى ، وهو ما ساعد على استئناف النشاط التجاري البحري والبري ، وعادت الحيوية للطرق والمسالك الملاحية من الخليج العربي الى الشرق الاقصى والساحل الافريقي ، الامر الذي سهل لابن بطوطة التنقل، والإقامة الطويلة في الهند، وجزر المالديف والصين ، فجاء وصفه لأحوال الطرق والمسالك الملاحية في تلك الفترة من القرن الرابع عشر الميلادي دقيقاً ورائعاً ، حيث لم يترك صغيرة

---

(١) راجع ، نفيس احمد ، جهود المسلمين في الجغرافية ، مرجع سابق، ص ١٠٠.

وكبيرة إلاّ وأشار إليها، وخصوصاً فيما يتعلق بحياة الناس، ومكنه في ذلك يقظة ذهنه، وعيونه المفتوحة على العالم، وإذا كانت أسفار السندباد، وعجائب الهند هي نبض البحر، فقد كان ابن بطوطة عين وعقل، البحر والبر، بدقته على رصد الحياة، وجمعه الأخبار والحكايات، داخلاً في نسيج الحياة الاجتماعية، ولم يغفل على أن يلعب دور القاضي أحياناً، كممثل أو كحامل للثقافة العربية الإسلامية، وقيمها ومعاييرها.وعبَّر غوستاف لوبون عن هذه الحقيقة بقوله: (في الوقت الذي كانت فيه أوروبا تشك بوجود بلاد الشرق الأقصى، ولا تعرف من أفريقية سوى بعض شواطئها، كان للعرب علاقات تجارية بالهند، والصين وأفريقية الداخلية، وبأقسام أوروبا النائية، كروسية وأسوج والدانمارك)[١]. صحيح، أن أوروبا كانت تتبادل السلع مع الصين والهند، منذ زمن بعيد، إلاّ أن صلاتهم تلك، كانت تتم أما عن طريق آسيا الوسطى، بعد أن تجوب السلع بلاد التتر، وبلاد فارس، وأما عن طريق مصر بعد أن تقطع هذه السلع البحر الأحمر مارة من خلال الطرق والمسالك الملاحية العربية عبر الخليج العربي، وسواحل بلاد العرب، وكان التجار والبحارة العرب وحدهم واسطة هذه المقايضات[٢]، لهذا فاقت معلومات الرحالة والجغرافيين العرب والمسلمين عن الشرق الاقصى معلومات سابقيهم من الجغرافيين اليونان والرومان بدرجة عظيمة، حيث لم تكن معلومات الإغريق والرومان واضحة أو دقيقة عن مناطق وشعوب آسيا، والشرق الاقصى [٣].

---

(١) غوستاف لوبون، حضارة العرب، ترجمة عادل زعيتر، طبع الحلبي وشركاه ، القاهرة ١٩٨٤، ص ٦٦٠.

(٢) المرجع نفسه، ص ٢٣٧.

(٣)شاكر خصباك ، الجغرافية عند العرب، دار المعارف للطباعة والنشر سوسة، تونس، (د، ت) ص ٧٨.

الباب الثاني

الملاحة في الخليج العربي

الفصل الرابع

الجذور التاريخية للملاحة في الخليج العربي

الملاحة البحرية هي علم توجيه السفن من مكان لآخر وتحديد موقعها. وهي تمثل عملية التخطيط والتسجيل والتحكم بحركة المراكب والسفن أثناء الانتقال. ولقد مارس سكان الخليج العربي والمنطقة العربية الملاحة البحرية عبر الخليج العربي منذ عصور سحيقة. وتشير الآثار التي تركتها الحضارات المتعاقبة في المنطقة العربية إلى أن الملاحة البحرية نشأت في سيف البحر، أي في منطقة الخليج العربي[١] . فمنذ الألف الثالثة قبل الميلاد، كان هناك نشاطٌ بحريٌّ ملموسٌ في الخليج العربي. فسلالة لجش (في حدود عام ٢٤٥٠ ق. م) كان لها نشاطٌ تجاريٌّ بحريٌّ في الخليج العربي ، وكان لسرجون الأكدي[٢] نشاط بحري في الخليج العربي[١] . واهتم

([١]) طه باقر، مقدمة في تأريخ الحضارات القديمة، وادي الرافدين، بغداد، ١٩٥٥، ج ١، ص. ٤٣٩.

([٢]) سرجون الأول (بالأكادية: "شارّو كِنْ"، بمعنى الملك الاسد) هو مؤسس السلالة الأكادية. امتدت إمبراطوريته الواسعة من عيلام إلى البحر المتوسط، واشتمل ذلك بلاد ما بين النهرين والأناضول. حكم منذ عام ٢٣٣٤ حتى ٢٢٧٩ ق.م.، من عاصمة جديدة وهي أكاد، التي تقع في الضفة اليسرى لنهر الفرات بالقرب من كيش. ويسميه المؤرخون سرجون "الأعظم" لأنه غزا مدناً كثيرة، وغنم مغانم عظيمة، وأهلك عدداً كبيراً من الخلائق. وأخذ هذا الجندي الباسل يخضع البلاد شرقاً وغرباً، شمالاً وجنوباً، فاستولى على عيلام وغسل أسلحته في مياه الخليج العربي

السومريون بالملاحة عبر الخليج العربي؛ وكذلك فعل البابليون[٢]، وظل الخليج العربي يشهد نشاطاً بحرياً بتعاقب الحقب التاريخية.

وكان أول من نصب الفنارات الملاحية في الخليج العربي هم شعب مملكة ميسان وعاصمتها (خاراكس Charax) [٣]، الذين ركبوا البحار، وسبروا أغوارها، وغاصوا في أعماقها السحيقة. حيث سيطروا على جزيرة (خارك)، التي اشتقوا اسمها من اسم عاصمتهم المينائية (خاراكس Charax)، ووضعوا عليها فناراً بحرياً وجعلوها منطلقا لسفنهم ورحلاتهم البحرية البعيدة[٤]. وكان لمملكة ميسان علاقاتها البحرية والتجارية مع الأقاليم المجاورة عبر المسالك الملاحية المفتوحة على البحار الواسعة، فتكاثرت المرافئ والمراسي الطبيعية التي ذكرتها العديد من المصادر

العظيم رمزاً لانتصاراته الباهرة، ثم اجتاز غرب آسيا ووصل إلى البحر الأبيض المتوسط، وظل= =يحكمها خمساً وخمسين سنةً، وتجمعت حوله الأساطير فهيأت عقول الأجيال التالية لأن تجعل منه إلهاً، انظر ، Encyclopedia Britannica ؛ وكذلكhttp://ar.wikipedia.org/wiki ..

(١) الآلوسي، المرجع السابق، ص ٢٥.

(٢) المرجع نفسه، ص ١٩.

(٣) كاظم فنجان الحمامي ، ميناء ميسان أقدم موانئ كوكب عطارد , http://awtan.org/KADUM%20FINJAN.htm.

(٤) تتفق المراجع التاريخية على إن ميسان دويلة عربية نشأت في رحم بطائح العراق في القرن الثاني قبل الميلاد، وتوسعت حتى جنوب بابل في وسط العراق، وبلاد (عيلام) في جزئها الجنوبي، واستفادت من موارد الاهوار الطبيعية في بناء سفنها الحربية والتجارية المزينة بالنقوش والزخارف الميسانية، وتوسعت في نفوذها مستغلة مسطحاتها المائية، لتعزيز دفاعاتها الطبيعية في التصدي لهجمات الفرثيين والساسانيين. ثم تدرجت في سلم القوة وأصبحت دولة كبيرة حكمها ثلاثة وعشرون ملكاً، ويعد هيسباوسين (Hyspaosines) أول أمير ميساني أعتلى عرش المملكة. انظر كاظم فنجان الحمامي ، المصدر السابق ، http://awtan.org/KADUM%20FINJAN.htm ,.

التاريخية. وظهر ميناء الأُبلّة (أبولوجوس) في البصرة، وميناء (إيكاروس) في جزيرة فيلكا، وميناء (طريدون) في الجزء الأدنى من الفرات، وكان ميناء (خاراكس) أكثرها شهرة وأوسعها نشاطا، وهو الميناء الذي أشارت إليه حوليات العهد المبكر من حكم أسرة (هان) الصينية، في معرض حديثها عن العلاقات التجارية مع دويلات الشرق الأوسط في المدة التي ترجع إلى بعد سنة ١٤٠ ق. م ، وهي إشارة واضحة تثبت بما لا يقبل الشك بان أبناء ميسان في العراق كانوا أول من وصل إلى تخوم الصين وجنوب شرق آسيا. وورد في احدث نصين باللغتين الآرامية والإغريقية اسم (مملكة ميسان)، التي لعبت دورا بارزا في الأحداث السياسية والاقتصادية في العراق خلال الفترة من منتصف القرن الثاني عشر ق.م إلى القرن الثالث للميلاد، وعثر على النصين منقوشين على فخذي تمثال هرقل البرونزي، الذي عثر علية صدفة عام ١٩٨٤. وهذا نص ما ذكره انيسوورث: (إن كورة[١] ميسان كانت تعود لأمير عربي زمن الإسكندر المقدوني في القرن الرابع ق. م)، وهذا ما أكدت عليه النقود والنقوش والكتابات الميسانية، التي دونتها القوافل التدمرية، والتي أمدتنا بأسماء حكامها وتاريخ حكمهم، وألقابهم، واستقلالهم السياسي، وعلاقاتهم مع الدول المجاورة.

([١])الكورة هي المدينة، فمفردة (كار Kar) باللغة السومرية، أو (Karu) باللغة الاكدية تعني مركز النشاط التجارى المرتبط بالنشاطات الخارجية. وهكذا فان (الكارو) أو (الكورة) لا تطابق موانئ القرون الوسطى المبكرة من حيث الوظيفة فحسب، بل من حيث التسمية أيضا. ووردت الكلمة بصيغة (كريات) في العبرية، وكانت الـ (الكارو أو الكورة) في ما مضى من الزمان مقر إقامة التجار الغرباء. انظر كاظم فنجان الحمامي ، المصدر السابق.

.. http://awtan.org/KADUM%20FINJAN.htm

وكانت (خاراكس) عاصمة ميسان السياسية والتجارية، وفيها ميناء كبير على رأس الخليج العربي، وقد زارها الإمبراطور الروماني (تراجان) عام ١١٦م، ورأى السفن التجارية تغادرها نحو السند والهند، واستطاعت مملكة ميسان أن تؤسس لها كيانا مستقلاً ذا علاقات وطيدة مع اليونانيين فكانت تربطهم المصالح التجارية المشتركة، فهيمنت على الملاحة الداخلية في انهار دلتا جنوب العراق، وسيطرت على الملاحة البحرية في حوض الخليج العربي ومقترباته، وتوطدت علاقاتها البحرية التجارية مع (دلمون) البحرين حالياً، و(مجان) عُمان حالياً، ووادي السند، فكانت سيدة البحار في المحيط الهندي من دون منازع، واستطاعت إن تؤمن لها موردا اقتصاديا من خلال التوسع في تجارتها البحرية والنهرية، حتى صارت موانئ (خاراكس) جسراً مائياً وبريا رئيسياً للتبادل التجاري بين بلاد الإفرنج والشرق الأقصى والهند وأفريقيا[1]. وكان تجار مملكة تدمر يبحرون منها لمتابعة طريقهم البحري حتى الهند، وكانت لميسان قوة عسكرية كاسحة ساعدتها على إخضاع بابل، والسيطرة على مناطق كثيرة في العراق. غير إنّ الوقائع التاريخية لا تكشف لنا الكثير بشأن التاريخ القديم لموانئ مملكة ميسان . وقد توالى على حكم مملكة ميسان ثلاثة وعشرون ملكا عربيا، وهم من عرب الجزيرة العربية، وعندما وصلها الإسكندر الكبير وجدها تابعة إلى حكم أمير عربي، غير أن السيطرة على تجارة الشرق لم تكن لسكان شبه الجزيرة العربية على الدوام في القرون السابقة للميلاد، فمنافع هذه التجارة جرّتهم وجرّت بلادهم إلى حلبة الصراع والتنافس الدولي وادخلتهم في مواجهة مباشرة مع القوى الأوروبية في حوض البحر الأبيض، ومنها

([1]) كاظم فنجان الحمامي ، المرجع السابق نفسه.

الاغريق ثم خلفاؤهم الرومان ثم البيزنطيون، الذين حاولوا الهيمنة على سواحل شبه الجزيرة العربية المطلة على البحر الاحمر والخليج العربي .

الحضارمة والخليج العربي

كان للحضارمة[1] ، في جنوب بلاد العرب ولع لا يضاهى بالشأن الملاحي البحري ، وقد عُرف عنهم حسن علاقاتهم التجارية في الأصقاع الآسيوية والإفريقية، وقدرتهم الفائقة على توطيد علاقاتهم الملاحية بالمجتمعات الساحلية ، خبروا البحر وأهواله ومعرفة فنونه وعلومه ، ولهم في فن الملاحة ألف حكاية، حفظ الزمان منها ما تيسر والكثير اندثر، وفي فلكه دار بهم ردحاً من التاريخ ذهاباً إلى تلك الديار وعودة إلى الديار. ورغم جذب الشرق الإفريقي لتجارتهم البحرية ظل جذب خليج عُمان والخليج العربي مسوغاً متفوقاً ، وقد تمنطق الحضارمة برباط ساحله المتصل بساحل حضرموت ، حتى بات أمر هذه الوشائج الملاحية سبباً في التأثر والتأثير الثقافي والاجتماعي ، وما زالت آثاره قابعة بين ثنايا المجتمع الخليجي العربي المزدهر ومجتمع الحضارمة إلى حاضر اليوم .

---

(1) حضرموت من بلاد اليمن المشهورة ،قامت مملكة حضرموت في الجزء المعروف بهذا الاسم وكانت عاصمتها شبوة. كان يحكمهم أول الأمر كهنة يسمى أحدهم " مكرب " وتعني " المقرب من الآلهة" كان للمملكة علاقات تجارية مع الهند وتدمر والآراميين ، سقطت بيد مملكة سبأ بقيادة كربئيل وتر في القرن السابع ق.م واستقلت لفترة قصيرة عام ٢٠٠ بعد الميلاد حتى ضمها الحِميَّريين عام ٢٧٥ م ،دخلت حضرموت في الإسلام في السنة التاسعة للهجرة بعد كتاب النبي محمد لملك حضرموت وائل بن حجر وكان بعض الحضارم قد أسلم قبل إسلام وائل بن حجر مثل الصحابي العلاء بن الحضرمي. . انظر ابن حجر، فتح الباري ، ج١، ص ١٠٦..

وبحسب معطيات المصادر التاريخية يعود قدم الدور الملاحي البحري للحضارمة وصلته بالنشاط الملاحي جنوب بلاد العرب والخليج العربي إلى حوالي منتصف الألف الأول قبل الميلاد على أقل تقدير ، وصار بفعل التطور في طبيعة نشاطه الملاحي ، وللمتغيرات في مستوى العلاقات الملاحية مع مطلع التاريخ الميلادي إلى القرن السابع الميلادي أكثر تألقاً ، كان خلاله لتأثير حضارة الخليج العربي كمركز من مراكز التجارة والملاحة نتائجه في رفد ذلك بأسباب النماء والاستمرار ، وفي تدعيم وشائج التداخل الحضاري بين حضرموت والخليج العربي. إن البواكير الأولى لأقدم المحاولات الملاحية البحرية على النطاق الملاحي المجاور، كان قد اقتصر على الساحل الأفريقي الشرقي . منه انطلق الحضارمة في مد الصلات التجارية على امتداد ساحل جنوب بلاد العرب وإلى البحر الأحمر غرباً، وإلى خليج عُمان والخليج العربي شرقاً. وما كان لها ظهورها الملاحي النشط لولا هذه الصلة التاريخية، خاصة بالملاحة البحرية مع أرض مجان (عُمان) وأرض دلمون (البحرين)، وتعد أشهر الصلات الملاحية التجارية التي تحدثت عنها الحضارة الاكدية والسومرية في بلاد الرافدين، في حين كان لبلاد الرافدين صلات ملاحية مزدهرة جنوب بلاد العرب[1]، وجاء وصفها بأنها عين الدنيا على طرق التجارة العالمية ترد إليها سفن الصين والهند، ومن ميناء الأبُله أشهر محطاتها التجارية تشرف على مخارج تجارة الخليج العربي ومنه تصدر إلى جنوب بلاد العرب اللؤلؤ

---

(1) الدكتور ناجي جعفر مرعي الكثيري، صلة الحضارمة بالملاحة البحرية جنوب بلاد العرب وفي الخليج العربي إلى ظهور الإسلام استطراد تاريخي لمسار العلاقات الملاحية البحرية الحضرمية الخليجية وخصائصها الحضارية ، موقع المكلا اليوم ، بتاريخ ١٢/ ٢٠٠٩/١٢ .
http://www.alshibami.net/saqifa//showthread

والبلح والذهب، تجلب إليه البضائع من اليمن وتوصف بخزانة الشـرق والعـراق ، وقد نـال الحضـارمة شـهره كـبيرة في مجـال التجـارة والملاحـة، تجمعهمـا علاقـات استثمارية قديمة ، امتد نشاطهم التجـاري الى مصـر، وسـوريا، وبابـل وكـان لهـم أسطول تجاري تشحن سفنه بالبخور لإمداد هياكـل بـلاد الشـرق، وقوافـل تخـترق الصحراء إلى الشام، وفلسطين، لنقل السلع التجارية، بينها وبين البلاد الأخرى[1] .

وكانت الاستثمارات التجارية لحضرموت تتم في عُمان بطريقة مباشرة أو بطريقة المقايضة بالبضائع الأفريقية مع تجار الخليج الذاهبين إلى الهند . وقد طور الحضارمة خبراتهم في صناعة القوارب ذات المجاديف الكبيرة والألواح المشدودة بخيوط من ليف وعليها الصاري والشراع المربع، وتميزت أعمالهم بالإتقان والبراعة مستفيدين في هذا من تجارب المصريين القدماء والفينيقيين في البحر الأحمر[2]. وأخذت سفنهم تجوب عباب البحار صوب بلاد وادي النيل ، فقد عرفهم الحكام الفراعنة من الأسرة الحادية عشر (٢٣٥٠ق.م)، بتجار جنوب بلاد العرب الذين نقلوا نفائس البضائع من بلاد الهند إلى أرض مصر، وأشتهر كبار تجار حضرموت بكونهم وكلاء رئيسيين للتجارة بين مصر والهند، يعزى إليهم في الألف الثاني قبل الميلاد بأنهم الذين جهزوا معابد مصر وقصورها بالأحجار الكريمة والتوابل والبخور التي أحرقت على مذابح آلهة المصريين القدامى، تزامن هذا مع دور تجار عُمان وتجار الخليج العربي بوصفهم وسطاء ووكلاء للتجارة البحرية بين مصر الفرعونية وبلاد

---

(1) د. عصام الدين عبد الرؤوف الفقي (اليمن في ضلال الإسلام منذ فجره حتى قيام دولة بني رسول، القاهرة دار الفكر العربي، ط١ ١٩٨٢١ ص٩..

(2) الدكتور ناجي جعفر مرعي الكثيري ، المصدر السابق ،http://www.alshibami.net ؛ ٣ جورج فضلو: العرب والملاحة في المحيط الهندي ، ص٢٥..

الشرق، ويعد ميناء أكيلا الواقع على مقربة من رأس الخيمة في الخليج العربي نقطة انطلاق لسفنهم الشراعية إلى أرض الهند.

ومن موانئ الحضارمة المهمة ميناء الشحر[1] ، وهو مدينة وميناء يمني قديم على بحر العرب بحضرموت شرق المكلا بـ (٦٢) كم . ومن المعتقد أن المدينة قد تأسست في مطلع القرن الثالث الهجري كأقرب تاريخ ممكن ، وربما كان موقعها قد استغل في عصور ما قبل الإسلام لأنها تقع فيما بين ميناء سمهرم إلى شرقها وميناء قنا في غربها ، وهذا الخط التجاري الهام الذي كان ينقل بواسطته سلع اللبان والبخور والتوابل من ميناء سمهرم إلى ميناء قنا في تلك الفترة السفن التي كانت تتجه من الهند إلى البحر الأحمر وعدن والعكس كان لابد لها من التوقف في الشحر سواءً للمتاجرة ، أو " كمحطة عبور " ، وكانت السلع التجارية الرائجة فيها : البز واللبان والـُمـر والصـبر والدخن ـ العنبر الدخني ـ ، إلاَّ أنها اشتهرت كثيراً باللبان الذي ينسب إليها (اللبان الشحري). كما كان اسم شحر يطلق على ساحل حضرموت بالنسبة لوادي حضرموت أو (حضرموت الداخل)، واسمها القديم الأسعى، والشحر ربما كانت الكلمة من غالبية القبائل التي تقطنها، الشحرية إحدى لهجات المهرة المنقرضة وهي إحدى اللغات اليمنية القديمة، والشحارية منتشرين بالطبع بالشحر وظفار وعمان.كما يعتبر ميناء بروم من أشهر موانئ حضرموت الواقعة غربي مدينة المكلا والموغلة في القدم فقد جاء ذكره في خريطة الرحالة اليوناني الشهير بطليموس التي وضعها في أجواء سنة ١٤٠ ميلادية كميناء تجاري تؤمه السفن عابرة المحيط الهندي، وقد اندثر في فترة من الفترات ثم أعيدت عمارته في

---

(١) http://ejabat.google.com/ejabat.

سنة ٥٨٤هـ كما ذكره المؤرخ أحمد بن عبدالله شنبل في تاريخه[1]. وتعتبر بروم من الموانئ ذات الأهمية القصوى في ملاحة حضرموت منذ فجر التاريخ وقد جاء ذكرها في سجلات الملاحين اليمنيين والخليجيين بأنها ميناء أزيب – أي مكان حفظ السفن من رياح الشمالية الشرقية المعروفة عند الملاحين بـ(الزيب) [2] ، وممزر ماء – أي مكان السقيا والتزود بالماء–، ومن ميناء بروم تكون الانطلاقة الأولى للسفن الحضرمية إلى موانئ الهند والخليج وإفريقيا [3].

وقد اشتهرت مدينة بروم بأنها محتضن للسفن الشراعية وهي المرسى الآمن لحفظ تلك السفن من الزوابع البحرية ومن الرياح العاتية التي تهب على البحر العربي في فصل الخريف الحضرمي (الصيف) هكذا عرفت عبر تاريخها الملاحي الشهير وما

---

(1) أحمد عبدالله شنبل ، تاريخ حضرموت المعروف بتاريخ شنبل، تحقيق عبد الله الحبشي ، مكتبة الارشاد - صنعاء - ١٤٢٨هـ - ٢٠٠٧ .

(2) زيب : الأزيب : الجنوب هذلية ، أو هي النكباء التي تجري بين الصبا والجنوب . وفي الحديث : إن لله تعالى ريحا ، يقال لها : الأزيب دونها باب مغلق ، ما بين مصراعيه مسيرة خمسمائة عام ، فرياحكم هذه ما يتفصى من ذلك الباب ، فإذا كان يوم القيامة فتح ذلك الباب ، فصارت الأرض وما عليها ذروا . قال ابن الأثير : وأهل مكة يستعملون هذا الاسم كثيرا . وفي= =رواية : اسمها عند الله الأزيب ، وهي فيكم الجنوب . قال شمر : أهل اليمن ومن يركب البحر ، فيما بين جدة وعدن ، يسمون الجنوب الأزيب ، لا يعرفون لها اسما غيره ، وذلك أنها تعصف الرياح ، وتثير البحر حتى تسوده ، وتقلب أسفله ، فتجعله أعلاه ؛ وقال : ابن شميل : كل ريح شديدة ذات أزيب ، فإنما زيبها شدتها . والأزيب : الماء الكثير ، حكاه أبو علي عن أبي عمرو الشيباني ؛ وأنشد :

أسقاني الله رواء مشربه ببطن كر حين فاضت حببه عن ثبج البحر يجيش أزيبه

انظر ، أبو الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور ، لسان العرب ، دار صادر، سنة النشر: ٢٠٠٣م ، حرف الزاي ؛ وكذلك history.net/vb/archive. ttp://www.kuwait

(3) 7drmot.com/ar/go/?download .

من ملاح حضرمي إلا ويكتب في روزنا ماته ومذكراته اليومية قوله (ووقت التدبيرة شطّنا السنبوق في بروم) التدبيرة هي الرجوع إلى البلاد والتشطين هو وضع السفينة في مكان آمن أثناء غلق البحر المعروف لدى الملاحين بـ(التغاليق) ما بين يونيو إلى منتصف أغسطس ويكتظ ميناء بروم في تلك الفترة بالسفن الشراعية الراسية به حيث كان ملاحو حضرموت - من أهالي المكلا وروكب والشحر والحامي والديس وقصيعر وغيرهم - بعد انقضاء سنتهم البحرية وانتقالهم على متن السفن الشراعية من إفريقيا إلى البصرة وإلى الهند لمدة تسعة أشهر يأتوا بسفنهم إلى ميناء بروم لحمياتها وبعد أن يطمأنوا من تشطينها يتوجهوا إلى بلدانهم مشيا على الأقدام ويتركوا عليها احد البحارة لحراستها أو ربما مكث معظم البحارة على متن السفينة لبعد بلدانهم ويزودهم عندئذ الناخذاة بالأكل لمدة جلوسهم حيث يقوم بشراء لهم خريف بعض النخيل (الرطب) ليتقوتوا به، ثم إذا حلت السنة البحرية (فتوح البحر) وضرب النيروز – التقويم البحري - كما يقولون توجه البحارة إلى بروم للاستعداد للسفر بعد أن يقوموا بصيانة سفينتهم وإصلاح ما خرب من أخشابها وطلائها بالصيفة (زيت سمك الساردين) من الخارج وتفقد أدواتها من شراع وفرمال ودقل وحبال وخزانات وبراوصة [1]وغيرها ويتزودوا بالمأكل والماء والحطب ويتوجهوا إلى مكان البضائع المراد توصيلها إما في المكلا أو الشحر أو الحامي وبعدها يسافروا إلى الميناء المقصود على بركة الله وظل الحال هكذا حتى أفول نجم الملاحة البحرية من حضرموت.

---

(1) المصدر السابق نفسه 7drmot.com/ar/go/?download .

بالإسلام أتسع مجال الملاحة البحرية عند الحضارمة فازدادت علاقاتهم الملاحية سعة، وتناقل العرب والعجم أخبار رحلاتهم البحرية ونجاح تجارتهم، كما بزغ دورهم في نشر تعاليم الإسلام بالهند وسيلان والملايو والفلبين وسبقوا غيرهم في حمل لواء الإسلام إلى اندونيسيا، وبفضل استماتة جهودهم في الدعوة إلى الإسلام تلاشت البوذية، وهذا من بين أبرز ما ترتب عن أسفارهم البحرية وطيب إقامتهم في تلك الجزائر الخضراء من بلاد الهند الشرقية. وقد نظر الحضارمة وعرب الخليج العربي إلى الإسلام كمنقذ لحاضرهم آنذاك لاستعادة سيادتهم على الملاحة البحرية، ولتعزيز روابط التواصل التجاري بينهم وبين باقي عرب الجزيرة العربية وإعادة مكانتهم ودورهم في حركة التجارة العالمية. وما لبث أن تحقق هذا الدور إبّان الفتوحات الإسلامية حينما أسهم الحضارمة وعرب الخليج العربي في حروب الإسلام البحرية نحو أسبانيا وتخوم بلاد الغال غرباً وبلاد السند والصين شرقاً. ثم دورهم ودور إخوانهم من عرب الجزيرة في القرون الثلاثة اللاحقة من ظهور الإسلام عبر أسفارهم إلى الأمصار، ومنها إلى جزر الشرق الأقصى وبذلك ومن خلال نشاطهم الملاحي البحري المتنامي كان لهم حصة عظيمه في نشر المؤثرات الثقافية العربية والإسلامية في البلدان المتصلة بتجارة المحيط الهندي التي استحوذت على النسبة الكبرى من حجم التجارة العربية في العصور الوسطى، برع العرب من خلاله، وخاصة أهل حضرموت وعُمان في القيام بدور الوسيط التجاري. بينما تشير الأخبار في هذه الأثناء إلى سيطرة نفر من عرب جنوب الجزيرة العربية على التجارة في الخليج العربي، نرجح الحضارمة من بين هذا النفر من تجار عرب جنوب الجزيرة لاعتبارات جغرافية ومعرفية وتاريخية.

الاغريق والخليج العربي

أشار المؤرخين المرافقين لحملة الاسكندر المقدوني(ت ٣٢٣ ق. م) الى أن مبعث اهتمام الإسكندر المقدوني بالخليج العربي، يرجع الى رغبته بتأمين مواصلات إمبراطوريته الواسعة. حيث كان الخليج العربي الطريق البحري الوحيد الذي يربط بين بابل والهند. فقد قام الاسكندر المقدوني بإرسال أحد قواده وهو(نيارخوس Nearchus) لاستكشاف بحر الهند فوجد هناك آثار تدل على توغل العرب في عديد من المدن بل وكان الربان الذي ارشده الى معرفة مسالك البحور عربياً" [١].

إن هذه الإشارات التي وصلت من المؤرخين المرافقين لحملة الإسكندر المقدوني تؤكد الأهمية البالغة للملاحة البحرية في الخليج العربي، ونشاطها الواضح[٢]. ويشير المؤرخون إلى نشاط سكان الجهراء التي كانت من المراكز التجارية في جزيرة العرب ونشاط سكانها الملحوظ في ملاحة الخليج العربي لتأمين تجارتهم. وأشار المؤرخ اليوناني (أمبانوس) الذي عاش في أواخر القرن الرابع الميلادي إلى أن الخليج العربي كان يعج بالملاحة والسفن البحرية[٣] ، وكان لاهتمام الفرثيون ومن تلاهم بالطريق البري الذي يربط العراق بالشرق فسمح ذلك بزيادة هيمنة العرب على الطرق التجارية والملاحة البحرية في الخليج العربي ومنافذه . وقد ذكر المؤرخ الاغريقي اغارثارخيدس Agatharchides (١٨٣ ق.م) :" لم يكن هناك قوم على

---

(١) فيصل السامر ، الاصول التاريخية للحضارة العربية الاسلامية في الشرق الاقصى ، منشورات وزارة الاعلام سلسلة دراسات ١١٥، دار الطليعة للطباعة والنشر ، باريس ١٩٧٧، ص ١٠ .

(٢)العلي ، صالح أحمد ، المرجع السابق، ص ٢٣٢.

(٣)الآلوسي، المرجع السابق، ص ٢٦.

الارض أغنى من الجراجمة والسبأيين ، بسبب تفوقهم التجاري وسيطرتهم على جميع التجارة التي تنقل بين آسيا وأوربا "[1]

فما أن سيطر اليونانيون على المناطق المحيطة بالجزيرة العربية (الشام والعراق)، حتى سارعوا إلى فرض سيطرتهم الكاملة على طريق الحرير البحري، ولم يكن يضايقهم في ذلك إلاّ التجار والملاحون العرب. وفي عهد خلفاء الاسكندر المقدوني عمل البطالمة على إعادة القناة القديمة التي كانت تربط بين النيل والبحر المتوسط والبحر الأحمر، فأمر بطليموس الثاني (١٨٥ - ١٤٦ ق.م.) [2] بإعادتها وسير السفن البحرية عبرها إلى الهند . ولحماية تجارة الشرق المحمولة على سفنهم، أسكن البطالمة جاليات يونانية في بعض موانئ البحر الأحمر وأطلقوا أسماء يونانية على مستوطناتهم.

البيزنطيون والخليج العربي

تعد سجلات الملاحة في المرشد الملاحي(بريبلوس) التي ربما يعود تاريخها الى ١١٠م ، عن (البحر الأرثيري أو الارتيري The Periplus of The Erythraean Sea) [3] ، من أقدم ما وصلنا من كتابات تصف شواطئ المحيط الهندي وشواطئ الخليج العربي ، ، وسكان هذه المناطق وأنماط تجارتهم. ويختلف

---

[1] Maqbul Ahmad , Commercial Relations of India with the Arab World , (Islamic Culture, April 1964) , p 143.

[2] en.wikipedia.org/wiki/Silk Road.

[3] **البحر الأرثيري أو الارتيري: هو المحيط الهندي.** The Periplus of The Erythraean Sea, translated by W. H. Schoff (New York 1912), pp. 34 –36.

الباحثون في تحديد تاريخ كتابته، فبعضهم يعيده إلى القرن الأول الميلادي، في حين يرجعه فريق آخر إلى القرن الثاني، وفريق ثالث يرى أنه يعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي، كما أنه لا يوجد اتفاق على مؤلفه ، ولكن بعض الباحثين يرون أن بريبلوس كتبه تاجر أو رحالة روماني من مصر.

ويتضمن هذا الكتاب وصفاً لشاطئ عُمان الجنوبي والشرقي حيث يشير فيه إلى أن خليج (القمر) يسميه خليج (عمانا)Omana bay يلي رأس (سياغرس) Syagrus من جهة الشرق أي رأس فرتك. ويصف هذا الخليج بأنه واسع ويمتد في اليابسة إلى مسافة بعيدة، وهو محاط بجبال تشتمل على كهوف مسكونة، وإلى الشرق منه يقع ميناء تجاري يدعى (سمكا) والذي يبعد نحو ٥٠٠ اصطاديون، أي ما يقارب خمسين ميلا، ويصدر من هذا الميناء اللبان الذي يجمع بأكوام على الساحل، دون حراسة، ولا يمكن أن تحمل منه السفن أي شيء إلا بإذن الملك، وإلا فلن تقلع من الميناء. وقد عرف هذا الميناء باسم (سمهرم) والواقع على (خور روري) إلى الشرق من مدينة طاقة على ساحل إقليم ظفار.ويذكر كاتب " البريبلوس" أن المراكب التي تتأخر في السفر إلى موانئ ساحل الهند الغربي كانت تمضي الشتاء في هذا الميناء. وإلى الشرق منه تنتصب سلسلة من الجبال على الشاطئ[١]، وتأتي بعدها سبع جزر تسمى(زينوبيان) Zenobian[٢].

---

(١) وهي سلسلة الجبال المسماة الآن بجبل سمحان.

(٢) وهي جزر كوريا موريا والتي تعرف اليوم باسم جزر الحلانيات، ولكنها الآن خمس جزر فقط وهي: الحاسكية، والسوداء، والحلانيات، وشناص، والقابل، وجميعها غير مأهولة باستثناء جزيرة واحدة هي جزيرة الحلانيات.

كما يذكر بريبلوس بأن الساحل كان خاضعاً لسيطرة الفرس، وإلى الشرق من هذه الجزر ستجد جزيرة تسمى (صرابس)[1] Sarapis، تصدر منها كميات كبيرة من صدف السلاحف الفاخر، وتسير بعدها بموازاة الساحل نحو الشمال إلى مدخل الخليج، وبعد نحو من ٢٠٠ ميل تجد جزر صغيرة كثيرة تسمى (كالاي)Calaei[2]، وبعد ذكره لميناء(ابولوجوس) وهو الميناء التجاري المعروف برأس الخليج وتسميه العرب (الأبله) يقول وبعد إبحار ستة أيام على طول مدخل الخليج وصلنا إلى ميناء تجاري آخر يدعى (عمانا) Ommana وهنا تتباين آراء الباحثين حول المقصود بعمانا، فبعضهم يراه ميناء صحار التجاري في حين يعتقد آخرون بأنه قد وصل إلى شاطئ الإمارات المتحدة، وفريق ثالث يرى بأنه قد وصل إلى ساحل فارس[3]. ولكن على الأغلب بأنه وصل إلى ميناء صحار إذ أن عدد الأيام التي تقضيها السفن الشراعية ليس معياراً لتقدير المسافة، لأن المسافة التي تقطعها هذه السفن هي رهن بالرياح فيما إذا كانت مواتية أم لا.

كما يذكر الكاتب الروماني «**بريبلوس**» : «**إن العرب يعيشون مما تعطيهم البحار**» [4] وهو ما يؤكد على الأهمية الفائقة للنشاط البحري التجاري بالنسبة لسكان شبه

---

(١) وهي جزيرة مصيره الحالية.

(٢) وهي الجزر المعروفة الآن باسم جزر الديمانيات إلى الشمال من السيب.

(3) The Periplus of The Erythraean Sea, translated by W.H.Schoff (New York 1912).pp. 34.36.

(٤)أكاديمية العلوم في الاتحاد السوفياتي. معهد الاستشراق - مجموعة من الباحثين - دراسات في تاريخ الثقافة العربية القرن ٥ - ١٥ ترجمة د. أيمن أبو شعر، دار التقدم موسكو، ١٩٨٩، ص ٣٦٧.

الجزيرة العربية آنذاك، ويتضح من دراسة (الدليل البحري الأرثيري The Periplus of The Erythraean Sea) ، والكتاب يشير بوضوح الى أن الرومان قد عرفوا أن هناك أربع مناطق كبرى ذات موارد طبيعية، أو مصنعة، يمكن أن تتبادل فيما بينها السلع، اثنتان في الطرفين الأقصيين، الهند، والإمبراطورية الرومانية، ومنطقتان في الوسط، جنوب الجزيرة العربية وشرق أفريقية، وبقيت التجارة البحرية الهندية وقفاً على التجار والملاحين العرب[1] .

ويخبرنا الكاتب الروماني سترابون (٦٤، ٦٣ ق.م - ٢٣ - ٢٤ميلادي) أن قبائل شبه الجزيرة العربية قد دعمت وجودها بالتجارة البحرية مع الهند وأفريقيا، ولم تقتصر حياتها الاقتصادية على تربية الحيوانات والحرف وحسب، وتتحدث النقوش في اليمن الجنوبية عن بعثات، لعلها دبلوماسية، عبرت هذه الطرق في نهاية الألف الأول قبل الميلاد، وهناك أدلّة أخرى تنّوه بالدور الهام الذي لعبته عدن، بعد أيام البطالمة، كمركز ترانزيت في تجارة مصر الدولية البحرية لعصر المملكة الجديدة، كما أن تجار شبه الجزيرة العربية قد أقاموا حوالي عام ٣٦٠ م ، عبر سيلان، علاقات تجارية بين سومطرة ومدغشقر. وأسسّوا على تخوم العصر الجديد مستعمراتهم على الساحل الغربي من سومطرة وكانت هناك مادتان رئيسيتان لعمليات التجار القدماء في منطقة المحيط الهندي، وهما من خشب البناء في ماليبار وطيب جنوب شبه الجزيرة العربية، ثم أضيفت لهما فيما بعد المادة الثالثة وهي الذهب من سفالة في شرق أفريقية وقد احتاجت المواد التجارية المتعاظمة إلى أسطول تجاري، مما أدى بالتدريج إلى ظهور أسطول تجاري لدى تجار شبه

---

(1) نقولا زيادة ، مشرقيات ، مرجع سبق ذكره ، ص ٨٤ - ٨٦.

الجزيرة العربية [1] . وأكد اكتشاف عالم الآثار الأمريكي ريموند داويرتي R- Dougherty على رجحان القول بأن سكان شبه الجزيرة العربية قاموا بالإبحار إلى سواحل الهند الغربية، وإلى الجزر المحاذية لها، وكانوا يُبحرون على حافة الشواطئ، ذلك لأن اكتشاف الرياح الموسمية إنما تمَّ في وقت متأخر عن ذلك الزمن، وتتوافق هذه الوقائع مع ملاحظات المستشرق النمساوي الفريد فون كريمر I.H.Kramers وهو أول من رسم صورة واضحة للتاريخ العربي في كتابه (تاريخ الشرق في زمن الخلفاء) وفيه دراسة الجوانب الاجتماعية والمالية عند العرب .

الصراع البيزنطي الساساني [2] في الخليج العربي

في العهد البيزنطي استفادت الموانئ المطلة على الخليج العربي وساحل اليمن من الصراع الاقتصادي بين الساسانيين والبيزنطيين، حيث عمل الفرس الساسانيون على تقليص تجارة البيزنطيين البحرية المباشرة مع الهند، فاكتفت السفن البيزنطية بالوصول إلى باب المندب والسواحل الأفريقية لتتزوّد منها ببضائع الشرق. ونجح

---

(1) أكاديمية العلوم في الاتحاد السوفياتي ، مصدر سابق، ص ٣٦٦.

(2) الإمبراطورية الساسانية الاسمُ استعملَ للإمبراطورية الفارسية الثانية (٢٢٦ - ٦٥١ م). السلالة الساسانية أُسّستْ مِن قِبل الملك أردشير الأول بعد هَزيمة ملكِ ألبارثيين / الفرثيين الاشكانيين الأخير أرتبانوس الرابع، وانتهتْ على يد العرب المسلمين في عهد ملك الدولة الساسانية الأخير يزدجرد الثالث (٦٣٢ -٦٥١ م) . وقد أَثرت بلاد فارس على الحضارة الرومانية إلى حدٍّ كبير أثناء العهد الساساني، تأثيرهم الثقافي يَمتدُّ أبعد كثيراً إلى ما وراء حدودِ الإمبراطوريةَ الإقليميةَ، يَصِلُ بقدر ما إلى أوروبا الغربية، أفريقيا، الصين، والهند، وأيضاً لعب دوراً بارزاً في تشكيلِ أنواع من الفنون في القرون الوسطى الأوروبية والآسيوية. انظر ، أطلس تاريخ الإسلام ، ص٤٩ ؛ وكذلك http://ar.wikipedia.org .

الساسانيون في نقل تجارة الهند وسيلان والصين البحرية إلى الخليج العربي حيث لا يزاحمهم أحد، فكانت بضائع الشرق تمر بموانئ البحرين [1]حتى تصل إلى الأبلة (البصرة) في العراق. ويذكر المسعودي أن سفن الصين والهند كانت ترد إلى ملوك الحيرة الموالين للساسانيين وتدخل في نهر الفرات وترسو في ميناء الأبلة حيث تنقل بضائع الصين إلى سوريا وهناك تباع للبيزنطيين. وكان أهم مواد تلك التجارة الحرير الصيني الذي اشتد عليه الطلب، لكنّ البيزنطيين حاولوا بدورهم ضرب احتكار الساسانيين لتجارة الشرق البحرية وحرمانهم الأموال التي تعود عليهم من تجارة الحرير الصيني، واستعانوا على ذلك بالأحباش .

وقد نظم أبرهة الحبشي حاكم اليمن حملة سنة (٥٧١م) للاستيلاء على مكة وضم الحجاز وضرب نشاط قريش التجاري[2]. ولكن الحملة لم تحقق نصرًا ولم تخضع مكة لسلطة الأحباش، كما لم ينجح التجار الأحباش في منافسة تجار الخليج من العرب والفرس على تجارة الشرق. فهؤلاء كانوا قد استقروا في سيلان والهند وأدوا لفترات طويلة دور الوسطاء في هذه التجارة، فسقطت بذلك المخططات البيزنطية الحبشية. وما قضى على هذه الأحلام نهائيًا، تمكّن الجيش الساساني الذي وصل إلى اليمن بحرًا، من طرد الأحباش بمساعدة اليمنيين الذين كانوا قد أعلنوا ثورة عامة على الأحباش في بلادهم. وهكذا يتضح أن السيطرة على أرباح التجارة الصينية والهندية كانت السبب الرئيس المحرك للأحداث التي شهدتها جزيرة العرب

---

(1) arabic.china.org.cn/a- sichou/4.htm.

(2) د. عبد الرافع جاسم ، الغزو الحبشي لليمن ، مجلة دراسات تربوية ، العدد الخامس ، كانون الثاني ٢٠٠٩ ، ص١١٩ .

في القرن السادس الميلادي. ويرى بعض المؤرخين أن حملة أبرهة الحبشي على مكة لم تكن غايتها هدم الكعبة وحسب وإنما كانت لدوافع اقتصادية وسياسية.

الساسانيون والخليج العربي

حاول الفرس الساسانيون منذ عصورهم القديمة مزاحمة العرب على منافع هذه التجارة وجهزوا حملة في عهد امبراطورهم دارا الكبير (٥٢١ - ٤٨٥ ق. م.) نجحت في الدوران حول شبه الجزيرة العربية من الخليج العربي إلى خليج السويس ووصلت مسارات طريق الحرير البحري: مسار الخليج العربي ومسار البحر الأحمر، ولكن حملة الملك دارا لم يدم نجاحها ولم تتكرّر مرة أخرى في التاريخ. كذلك حاول اليونانيون أيضًا فرض سيطرتهم على الملاحة في البحر الأحمر وفي الخليج العربي وكانت لهم مستوطنة في جزيرة فيلكه[١] الواقعة حاليا بدولة الكويت، كما أن الفرس الساسانيين في العصور التالية استطاعوا فرض سيطرتهم على تجارة الصين والهند المارة بالخليج العربي. ولكن هذه السيطرة لم تحرم العرب المشاركة الفاعلة في حركة هذه التجارة نظرًا إلى خبرتهم الطويلة ومعرفتهم الواسعة ببناء السفن والإبحار في مياه المحيط الهندي، بالإضافة إلى حاجة الفرس إلى موانئهم التي كانت تمثل نقطة الانطلاق لمراكب الصين والهند. فقد كانت السفن الهندية تبحر في عصور ما قبل الإسلام في المياه العربية وتصل إلى جزيرة سومطرة وإلى ساحل عدن وإلى موانئ صحار في عُمان والبحرين والأبلة (في العراق)، التي كانت تسكنها في تلك الفترة جاليات من الهند[٢].

---

(١) علو ، د. أحمد علو ، طريق الحرير معبر ثقافي وحضاري ، مجلة الجيش ، العدد ٣٣١ ، كانون الثاني ٢٠١٣م ..

(٢) د. أحمد علو ، المرجع السابق نفسه.

ومن الجدير بالذكر أن الإمبراطورية الساسانية التي كانت على احتكاك كبير بالعرب كان لها علاقات خارجية قوية ونشطة مع الصين، وقد ورد في الوثائق الصينية القديمة تقرير عن ثلاثة عشر سفيراً تجارياً ساسانياً جاءوا إلى الصين براً وبحراً ، وكانت النشاطات التجارية البرية والبحرية مع الصين نشطة، وكان ذلك مهماً على حد سواء عند الامبراطورية الساسانية والإمبراطوريات الصينية، وقد تم العثور على اعداد كبيرة من القطع النقدية الساسانية في جنوب الصين مما يؤكد وجود التجارة البحرية بين الساسانيين والصينيين[1].

العرب والملاحة في الخليج العربي

عرف العرب السفن و ركوب البحر منذ عصر ما قبل الإسلام ولاسيما سكان سواحل الخليج العربي وبحر القلزم (البحر الاحمر) ، ويرجع هذا الأمر إلى طبيعة الأرض العربية وموقعها الجغرافي المطل على البحار والمحيطات ، فقد كان لأهل اليمن صلات تجارية مع الحبشة والهند ، غير أن عرب نجد والحجاز كانوا اقل دراية ودربة بفنون البحر[2] ، وربما كان هؤلاء هم الذين عناهم ابن خلدون بقوله (أن العرب لم يكونوا أول الأمر مهرة في ثقافة البحر وركوبة) [3]. والحقيقة أن هناك كثيرا من الأدلة التي تؤكد معرفة العرب في الجزيرة العربية للملاحة البحرية وبناء

---

[1] http://ar.wikipedia.org/wiki/.

[2] الدكتور أنور عبد العليم (المعارف البحرية وتطور الملاحة المصرية في الفترة ما بين القرنين التاسع والخامس عشر بعد الميلاد)بحث ضمن كتاب تاريخ البحرية المصرية ، مطابع الأهرام التجارية ،مصر ١٩٧٤ ص١٧٠.

[3] عبد الرحمن بن خلدون -المقدمة من كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر -دار العودة - بيروت ١٩٨١ ج١ ص ٥٢

السفن ، لدرجة فخرهم وتمجيدهم لركوب البحر ، فهذا الشاعر (عمر ابن كلثوم ألتغلبي) يفخر بقومه وما بلغوه من باع في ركوب البحر، بقوله[1]:

ملأنا البر حتى ضاق عنا وماء البحر نملؤه سـفينـا[2]

أما الشاعر (طرفه بن العبد) فقد ذكر لنا في أبياته أنواعا من السفن التي كان العرب يستخدمونها ، بقوله[3] :

كأن حدوج المالكية غـــدوة خلايا سفين بالنواصف من دد[4]

عدولية أو من سفين آبن يامن يجور بها الملاح طورا ويهتدي[5]

وهذان البيتان وان كانا هما ردا مناسبا على ما ذهب إليه بعض المستشرقين من أن العرب خافوا البحر أول أمرهم ولكنهم استطاعوا بعد ذلك التغلب على مخاوفهم وسيطروا على البحر[6] ، وعلاوة على ذلك، فإن سكان الخليج العربي

---

[1] الزوزني(ت ٤٦٨هـ/ ١٠٩٣م) ، أبو عبد الله الحسين بن احمد ، شرح المعلقات السبع ، ط٢ ، دار الجيل بيروت ١٩٧٢،ص ١٨٩.

[2] السفينة: تعني القشر لأنها تسفن الماء أي تقشره ، والجمع سفائن .انظر ،ابن سيدة (ت ٤٥٨هـ/ ١٠٦٥م) ، أبو الحسن علي بن إسماعيل ، المخصص، المطبعة الأميرية ، بولاق مصر ١٣١٨هـ ، ص١٠ -٢٣.

[3] الزوزني ، شرح المعلقات السبع ، المصدر السابق ، ص ٦٢.

[4] الحدوج: مركب من مراكب النساء ، والنواصف: أماكن تتسع من الأودية مثال السكك. دد: هو اسم واد. انظر ابن سيدة ،المخصص ، ص ٦٢.

[5] عدولي: قبيلة من أهل البحرين .انظر ابن سيدة ،المخصص ، ص ٦٢.

[6] هونيرباخ ، فلهلم، البحرية العربية في البحر المتوسط في عهد معاوية ، ترجمة معهد مولاي الحسن ، دار الطباعة المغربية ، تطوان ١٩٥٤ ، ص ١٠ .

بصورة خاصة والعرب بصورة عامة كانوا يعرفون نظام هبوب الرياح الموسمية في الخليج العربي والمحيط الهندي والبحر الأحمر[1] ، فساعدهم ذلك على إتقان ركوب البحر، وبالتالي نظموا رحلاتهم البحرية إلى الشرق الأقصى والهند وشرق إفريقيا. ومن الجدير بالذكر أن أزد عمان هم البحارة الماهرون الذين استعان بهم الساسانيون قبل الاسلام في جلب المتاجر الى بلادهم منافسين في ذلك الرومان ، وكانت قريش قبل الاسلام بنحو القرن تذهب الى اليمن فتنقل تلك المتاجر الى بلاد الشام[2] وفي هذا نزلت الآية الكريمة في سورة قريش " لإيلاف قريش ، ايلافهم رحلة الشتاء والصيف"[3].

ثم إن ضحالة المياه قرب السواحل العربية للخليج العربي مع كثرة التعرجات والخلجان فيها هيأت ظروفاً طبيعية جيدة للملاحة القديمة في السواحل العربية للخليج العربي، فضلاً عن توافر المياه العذبة وضرورات الحياة الأخرى[4]. الأمر الذي شجع أهله إلى ركوب البحر وممارسة الملاحة فيه على نطاق واسع ، والاحتكاك ببحريات الامم والشعوب التي كانت تجوب وتبحر فيه ، وكان في مقدمة هذه الشعوب الصينيون الذين كانوا يجوبون مياه المحيط الهندي ، وكانت سفنهم تقوم برحلات طويلة ما بين الموانئ الصينية وموانئ الهند الغربية، ومثل

---

(1) عادل محيي الدين الآلوسي، تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري/ أواخر القرن الثالث عشر الميلادي، دار الشؤون الثقافية والنشر، بغداد، ١٩٨٤، ص. ٨٢.

(2) فيصل السامر ، المرجع السابق ، ص١٠.

(3) القرآن الكريم ، سورة قريش ، الآية (١ -٢).

(4) رضا جواد الهاشمي، النشاط التجاري القديم في الخليج العربي وآثاره الحضارية، مجلة المؤرخ العربي، عدد ١٢، بغداد، ١٩٨٠، ص ٦٩.

ذلك كان يفعل العرب، فقد كانت سفنهم تبحر من موانئ الخليج العربي وساحل اليمن إلى موانئ الهند الغربية وإلى ساحل جنوب الهند، حيث يلتقون هناك التجار الصينيين ويحصلون منهم ومن التجار الهنود على بضائع بلادهم، ويبيعونهم بضائع الجزيرة العربية الثمينة، التي كان من أهمها البخور والعطور والنحاس واللبان واللؤلؤ[١]. وبوصول البضائع الصينية والهندية إلى موانئ الجزيرة العربية، كان التجار العرب ينقلونها على متن سفنهم وعلى ظهور قوافلهم عبر شبكة من الطرق البرية والبحرية والنهرية إلى بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين والشام ومصر وساحل الحبشة.

وهكذا نرى أن الممالك العربية التي نشأت في جنوب الجزيرة العربية وفي الشمال على امتداد الطرق البرية المحاذية لسواحل البحر الأحمر فرضت سيطرتها على طرق الملاحة البحرية ، وعلى تجارة الشرق عبر البحر الأحمر، وساعدها في ذلك خبرة بحارتها، رغم خطورة الملاحة في هذا البحر نتيجة لكثرة الشعاب المرجانية فيه. وقد ازدهرت خلال القرن الأول قبل الميلاد تجارة الشرق المارة عبر الموانئ اليمنية والعمانية، وفي شمال البحر الاحمر، حيث كانت السلع تنقل من هذه الموانئ إلى البتراء ومنها إلى فينيقيا ثم إلى أمم أخرى. كما ازدهرت التجارة البحرية لقبائل شبه الجزيرة العربية مع الهند وأفريقيا، حيث أقام العرب حوالي عام ٣٦٠ م، علاقات تجارية مع سومطرة ومدغشقر وسيلان وأسسّوا مستعمراتهم على الساحل الغربي وقد تعددت وتنوعت المواد التجارية التي تعامل بها التجار العرب ، مما أدى بالتدريج إلى نمو

([١]) د. أحمد علو ، طريق الحرير ، مصدر سبق ذكره ،

ttp://www.lebarmy.gov.lb/ar/news/?34142.

وتطور صناعة السفن التجارية خاصة برعاية ودعم من قبل تجار شبه الجزيرة العربية [1]الذين كانوا يمتلكون اعداد غير قليلة من السفن والمراكب التجارية .

استناداً لما سبق فان سواحل الخليج العربي عند ظهور الإسلام كانت ذات مجتمع بحري حي ومنتج، بدليل كثرة ما فيها من القرى والعشائر، ويرجع ذلك إلى توفر المياه فيها، وخصوبة أرضها، ووقوعها على البحر، ومن القبائل العربية القديمة التي استقرت في سواحل الخليج العربي قبائل الأزد واياد وتنوخ . أما ابرز القبائل العربية التي سكنت سواحل الخليج العربي عند ظهور الإسلام : قبائل عبد القيس، وعشائر من تميم ومن بكر بن وائل ومن الأزد، وهم من كهلان بن سبأ من القحطانية، هذا بالإضافة إلى عناصر غير عربية كانت تقطن سواحل الخليج العربي، وأهمهم الفرس، والزط، والسيابجة. ويرجع اصل القبائل العربية التي استخدمت الخليج العربي للتجارة ، الى بطون من قبيلة ربيعة التي ترجع إلى نزار بن معد بن عدنان، وربيعة هو اخو مضر بن نزار بن معد بن عدنان، ويرجع إلى مضر نسب بني هاشم جد الرسول صلى الله عليه وآله وسلم. أما قبيلة بكر بن وائل فقد استوطنوا سواحل الخليج العربي قبيل الإسلام، وخصوصا بعد يوم قضه وهو آخر ايام حرب البسوس التي وقعت بين قبيلة بكر وبين قبيلة تغلب بن وائل وتغلب هذا يعد أخ بكر بن وائل . وقد امتدت مساكن بكر إلى البسامة وكذلك إلى اطراف العراق الغربية. ومن بطون بكر التي استوطنت البحرين بنو قيس بن ثعلبة بن عصابة، وذكرت المصادر التاريخية، من منازلهم هجر، والسيدان، والشيطان، وثاج و

---

[1] أكاديمية العلوم في الاتحاد السوفياتي - مصدر سابق - ص ٣٦٦.

عباعب، وهم لم ينفردوا في سكن هذه الاماكن، بل شاركهم غيرهم من اليهود و الفرس، والزط، والسيابجة. وعلى أساس ذلك تصبح القبائل الربيعية التي سكنت سواحل الخليج العربي أربع وهي : عبد القيس وبكر بن وائل وتغلب بن وائل اضافة للقبيلة الرابعة المضرية وهي تميم .. وكانت طرق عيش القبائل التي استوطنت سواحل الخليج تتسق مع طبيعة البيئة الجغرافية القريبة من البحر إلى جانب الزراعة، فكانت المهن التي مارسها عرب الخليج تتمثل بصيد الأسماك والسفر الداخلي في الخليج العربي (القطاعة)، والسفر الخارجي إلى مناطق الهند وافريقيا، إلى جانب العامل المهم الذي ساعد على اثراء ودعم تلك العوامل الاقتصادية في التبادل التجاري البحري وهو البراعة في صناعة السفن، وكانت البحرين مركزاً مهماً لصناعة السفن والمراكب ، عند ظهور الإسلام .

اليهود و الفرس، والزط، والسيابجة في الخليج العربي

لم ينفرد العرب في سكن سواحل الخليج العربي ، بل شاركهم غيرهم من اليهود و الفرس، والزط، والسيابجة في سكن سواحله الشرقية والغربية . فقد دلت مكاتبات النبي صلى الله عليه وسلم مع أمراء البحرين وفي مقدمتهم المنذر بن ساوى على وجود اليهود في سواحل الخليج العربي في اقليم البحرين . فقد كتب المنذر بن ساوى[1] ، رسالته إلى النبي صلى الله عليه وسلم التي يقول فيها :"أما بعد: يا رسول الله فإني قد قرأت كتابك على أهل البحرين فمنهم من أحب الإسلام

([1])المنذر بن ساوى العبدي : من ملوك البحرين ممن عاصروا النبي محمد ﷺ ؛انظر ، الخطيب، محمد عجاج، اضواء علي الاعلام في صدر الاسلام: خصائصه -دعائمه- وسائله -مناسباته -مراكزه، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، دار الفرقان للنشر والتوزيع، بيروت ١٩٨٧م.، ص٥١.

فأعجبه ودخل فيه، ومنهم من كرهه، وبأرضي مجوس ويهود فأحدث لي في ذلك أمرك"[1] حيث ذكر المنذر بن ساوي أنه يعيش في أرض البحرين يهود ومجوس لم يدخلوا في الإسلام بل بقوا على ديانتهم السابقة ، وتوحي عبارته السابقة بمكانتهم ولعل هذا هو الذي دعاه ليعرف الموقف تجاههم وما ينبغي أن يُتَّخَذَ بشأنهم فكان ردُّ النبي صلى الله عليه وسلم بقوله في كتاب بعثه إليه قال فيه :"ومن أقام على يهوديته أو مجوسيته فعليه الجزية"[2] ففرضت عليهم الجزية ولم يفرض على أحد تغيير دينه.

وتشير بعض المصادر الى أن اليهود قدموا الى سواحل الخليج العربي من العراق[3]. في حين تشير مصادر اخرى الى أن اليهود هاجروا إلى الجزيرة العربية ومنها الى الحجاز و سواحل الخليج العربي ، من بلاد الشام في القرنين الأول والثاني بعد الميلاد بعد نجاح الرومان في فرض سيطرتهم على بلاد الشام ومصر، وعلى اليهود ودولة الأنباط في القرن الثاني بعد الميلاد، مما أدى إلى هجرة بعض القبائل اليهودية إلى شبه الجزيرة العربية، التي كانت بعيدة عن السلطة الرومانية[4]. واستمرت هذه الهجرة اليهودية بشكل متزايد بعد فشل التمرد اليهودي ضد الرومان، وهي الثورة التي قضى عليها القائد الروماني تيطس عام ٧٠م، وثورة أخرى أفشلها الإمبراطور

---

(1) حميد الله، الوثائق السياسية، ص١٤٨

(2) الزرقاني، شرح المواهب، ج٥، ص٣٦

(3) علي: جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط٢، (بغداد: جامعة بغداد، ١٤١٣هـ/١٩٩٣م)، ج٦، ص٥١ -٥٢ .

(4)السامرائي، خليل إبراهيم، "المظاهر الحضارية للمدينة المنورة وعصر النبوة"، منشورات مكتبة البسام، الموصل، الطبعة الأولى، ١٩٨٤ ، ص١٧.

هادريان بين عامي ١٣٢-١٣٥م[١] . ويرى الدكتور جواد علي ، أنه يمكن الإشـارة إلى وجود جاليات من اليهود في المدن التي اشتهرت بالتجارة كبعض مـوانئ البحـر الأحمر وموانئ سواحل العربية الجنوبية، غير أن وجودهم في هذه المواضع لم يكن له أثر واضح حيث لم يتجاوز محيط التجارة والاتجار[٢].

وكان دور اليهود في هذا النشاط التجاري الداخلي كبيراً، فاليهود مارسوا كل أنواع المعاملات التجارية المعروفة في زمانهم، ووسعوا نفوذهم الاقتصـادي بـين القبائـل العربية، ووجهوا كل نشاطهم التجاري لتضخيم ثرواتهم التي اعتمـدوا فيهـا علـى مختلف المعاملات والقروض الربوية، كما امتازوا أيضـاً بـبعض الصـناعات المربحـة كالصياغة والنسيج ، كما احتكروا صناعة الخمور وتجارتهـا، حيـث وفـرت تلـك التجارة لهم أرباحاً طائلة[٣].

وقد امتلكوا السفن والمراكب في البحرين وكان منهم ابـن يـامن الـذي ذكـر سـفنه الشاعر طرفة بن العبد في معلقته بقوله :

عدولية أو من سفين آبن يامن   يجور بها الملاح طورا ويهتدي

و ابن يامن، يهودي من أهل هجر في البحرين و كان ثرياً يمتلك عدداً من السفن التي تبحر في الخليج العربي وتصل إلى سواحل شرق إفريقيا بالإضافة الى امتلاكه

---

(١) الشريف، أحمد إبراهيم، "مكة والمدينة في الجاهلية وعصر الرسول"، دار الفكر العربي، دار وهدان للطباعة والنشر، الطبعة الثانية، ١٩٦٥، ص ٣٠٤-٣٠٩.

(٢) علي: جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، ط٢، المصدر السابق، ج٦، ص٥٣٠.

(٣) محمد أحمد باشميل، غزوة بني قريظة، ص٤٥-٤٧..

لبساتين النخيل ، فذاعت شهرته في بقاع الجزيرة العربية ، حتى ذكر ثرائه وامتلاكه للسفن عدد من الشعراء منهم امرؤ القيس بن حجر الكندي[١] بقوله:

بعيني ظعن الحي يوم تحملوا لدى جانب الأفلاج من بطن تيمرا

فشبهتهم في الآل لما تكمشوا حدائق دوم أو سفينا مقيرا[٢]

أو المكرعات من نخيل ابن يامن دوين الصفا اللآئي يلين المشقرا

وكان البعض من عرب البحرين على دين النصرانية حيث قدم الجارود بن العلاء العبدي[٣] سيد قبائل عبد القيس على النبي محمد صلى الله عليه وسلم قبل فتح

---

(١) ابن الاعرابي ، عبدالخالق عبدالجليل الجنبي(ت٢٣١ هـ) ، كتاب هجر وقصباتها الثلاث، ص ٤٧ والمشقر حصن بالبحرين عظيم لعبد القيس يلي حصنا لهم آخر يقال له الصفا قبل مدينة هجر، والمسجد الجامع بالمشقر، وبين الصفا والمشقر نهر يجري يقال له العين وقيل بناه اليهود وقد يكونون من يهود فارس ؛ الهمداني، الحسن بن أحمد بن يعقوب ، صفة جزيرة العرب تحقيق: محمد بن علي الأكوع الحوالي ، الناشر: مكتبة الإرشاد - الطبعة الأولى ١٤١٠هـ -١٩٩٠م. ، ص٣٣٠.

(٢) المصدر نفسه، ص ٣٤٧.

(٣) الجارود بن المعلى وقيل ابن العلاء وقيل جارود بن عمرو بن المعلى العبدي من عبد القيس يكنى أبا المنذر وقيل أبا غياث وقال الكلبي الجارود اسمه بشر بن حنش بن المعلى وامه دريمكه بنت رويم من بني شيبان وانما لقب الجارود لأنه اغار في الجاهلية على بكر بن وائل فأصابهم وجردهم. وفد على رسول الله ﷺ سنة عشرة للهجرة في وفد عبد القيس فأسلم وكان نصرانيا ففرح النبي بإسلامه فأكرمه وقربه وروى عنه من الصحابة عبد الله بن عمرو بن العاص ومن التابعين أبو مسلم الجذمي ومطرف بن عبد الله بن الشخير وزيد بن علي أبو القموص وابن سيرين. وسكن البصرة وقتل بأرض فارس وقيل انه قتل بنهاوند مع النعمان بن المقرن وقيل ان عثمان بن ابي العاص بعث الجارود في بعث إلى ساحل فارس فقتل بموضع يعرف بعقبه الجارود وكان سيد عبد القيس انظر، ابن الاثير (ت٦٣٠هـ/١٢٣٣م) عز الدين أبو الحسن علي بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني الجزري، أسد الغابة في معرفة الصحابة ، تحقيق، علي محمد معوض و عادل أحمد عبد الموجود ، الناشر : دار الكتب العلمية ، ط١ ، بيروت ١٩٩٤ م، ص٤ و ص٢٢٦.

مكة وأسلم مع قومة ، وحسن إسلامه"[1] وهذا يعطي الدلالة على أن المؤمنين بالديانات السابقة أقرب من غيرهم للإسلام. وهذا ما جعل بعض النصارى في البحرين يؤمنون ويدعون ديانتهم السابقة[2].

أما الفرس فقد سكنوا سواحل الخليج العربي لقربها من بلاد فارس [3]، ولهم كثافة في بلاد هَجَر وكانوا على دين المجوسية والأسبذية وكان منهم أمير البحرين المنذر بن ساوي ، وكثرت الرسائل التي حُمِلَت إليهم يدعَون فيها إلى الإسلام . فمن ذلك قوله صلى الله عليه وسلم للمنذر بن ساوى:" اعرض عليهم الإسلام. فإن أسلموا، فلهم ما لنا وعليهم ما علينا. ومن أبى فعليه الجزية في غير أكل لذبائحهم ولا نكاح لنسائهم"[4] فالمتدبر لهذه الرسالة يلحظ الفرق بين المسلمين والمجوس ، وأنه لا تلاقي بينهما على الإطلاق ، ولهذا لما قدم عليهم العلاء بن الحضرمي، ورأى تلك الصورة قدَّم نصحه لأميرهم فقال:" يا منذر إنك عظيم العقل في الدنيا ، فلا تصغرن عن الآخرة إن هذه المجوسية شر، ليس فيها تكرم العرب، ولا علم أهل الكتاب ينكحون ما يستحيا من نكاحه، ويأكلون ما يتكرم عن أكله ويعبدون في الدنيا ناراً تأكلهم يوم القيامة، ولست بعديم عقل ولا رأي"[5]. ويبدو أن هذا الحوار كوّن قناعة لدى المنذر بأن الدين الإسلامي فيه عز الدنيا والآخرة، والنجاة من

---

(1) ابن سعد، الطبقات الكبرى، ج٥، ص٥٦٠

(2) وقد ذكر أن عمر رضي الله عنه لم يخرج نصارى نجران واليمامة والبحرين من جزيرة العرب، انظر (البكري، معجم ما استعجم، ج١، ص١٢)

(3) جواد علي، المصدر السابق، ج٦، ص٦٩٣

(4) حميد الله، الوثائق السياسية، ص١٥٢

(5) الزرقاني، شرح المواهب، ج٥، ص٣٥، ٣٦

ظلمات الجهل التي كان يعيش فيها في ظل المجوسية . أما الأسبذية فهي ديانة شبيهة بالمجوسية[١] أو هي إحدى فروعها، ولهذا لم يختلف موقف النبي صلى الله عليه وسلم معهم عن موقفه مع المجوس، قال: أبو عبيد وإنما سمو بذلك لأنهم نسبوا إلى عبادة الفرس وهو بالفارسية (أسب) [٢] وهم قوم من الفرس. ومما يعطي الدلالة على ذلك ما ورد في رسالته صلى الله عليه وسلم إليهم والتي قال فيها:" وعليكم ألا تمجِّسوا أولادكم وأن ما لبيت النار ثنيا لله ورسوله"[٣]. ونتيجة لذلك صالح المجوس واليهود والنصارى من أهل البحرين العلاء بن الحضرمي على أداء الجزية على كل حالم من الرجال دينار واحد سنوياً ؛ وأن يدفعوا نصف منتوج التمر سنوياً للمسلمين[٤] .

أما الزط والسيابجة فهم أقوام من الهند نزحت باتجاه الخليج أولاً ومن ثم باتجاه مناطق مثل البصرة وبلاد الشام، وعمل هؤلاء كمقاتلين أو حراس على ظهور السفن الملاحية الخليجية أو كخدم للتجار ومالكي المراكب، ويسمون في الأدبيات التاريخية الهندية بالجات. ولئن كان الزطوط هم أبرز من ذكروا من بين المهاجرين الهنود الأوائل إلى ديار العرب، فان هناك أيضاً أقواماً أخرى مثل السيابجة وهم سكان السواحل و البياسرة[٥].

---

(١) البلاذري، فتوح البلدان، ص٨٩

(٢)البلاذري فتوح البلدان ص٨٩.

(٣) الأموال ص٢٥.

(٤)البَلَاذُري (ت٢٧٩هـ /٨٩٢م) احمد بن يحيى بن جابر بن داود، فتوح البلدان ، تحقيق، رضوان محمد رضوان ، دار الكتب للنشر ، بيروت ، ١٩٨٣ م، ص٨٦؛ ياقوت الحموي ، معجم البلدان ،جـ٢، ص٧٤.

(٥)أحمد الصراف ، الاصيل والبيسري ،

.http://www.kalamanas.com/ArticlePreview.asp?AID=1615

وأول من أشار إلى البياسرة من المؤرخين هو أبو الحسن المسعودي في الجزء الأول من كتابه «مروج الذهب»، لكن المسعودي لم يبين أصل كلمة بيسري أو بياسرة، واكتفى بالقول انها تطلق على من ولدوا من المسلمين بأرض الهند. ويرجح أن تكون الكلمة هندية كوجراتية وتعني الخليط، مما يقودنا إلى فرضية أن البياسرة طائفة تكونت نتيجة زيجات مختلطة ما بين المهاجرين الأوائل إلى الهند من الخليج الفارسي واليمن والعراق والحبشة، أو ما بين هؤلاء وشعوب الهند[1].أما البلاذري فقد ذكر أن السيابجة، كانوا قبل الإسلام بالسواحل، في حين كان الزط، بالطفوف يتتبعون الكلأ[2].

الخليج العربي بعد ظهور الاسلام

لقد أحدث ظهور الإسلام في الجزيرة العربية تطوراً ملحوظاً في توجه العرب الملاحي في الخليج العربي. فمنذ عهد مبكر، اهتم الرسول محمد صلى الله عليه وسلم بمنطقة الخليج العربي، فأرسل الدعاة إلى بعض مناطق الخليج العربي في محاولة لنشر الإسلام وتوحيد الأرض العربية تحت لوائه[3] . ولاشك في أن اهتمامات الرسول والخلفاء الراشدين من بعده بمنطقة الخليج العربي تعكس وعي المسلمين بأهمية الخليج العربي الاقتصادية والجغرافية . ولذلك ، ما أن استقر الإسلام في مناطق وسواحل الخليج العربي حتى بدأ العرب المسلمون يمارسون نشاطاً بحرياً فيه . ففي سنة (١٤ هـ/ ٦٥٣ م) أرسل العلاء بن الحضرمي والي

---

(١)المرجع السابق نفسه .

(٢)البلاذري ، فتوح البلدان ، فصل أمر الاساورة والزط ، المصدر السابق، ص ٩٦.

(٣) البلاذري ، فتوح البلدان ، المصدر السابق ، ص ٨٩.

البحرين حملة بحرية[1] عبر الخليج العربي الى بلاد فارس. وفي سنة(٢٣ هـ/ ٦٤٣م) أرسل عثمان بن أبي العاص، والي البحرين وعمان، حملة بحرية أخرى إلى الخليج العربي[2].

وبتقدم الوقت، زاد النشاط الملاحي العربي الإسلامي: فمنذ خلافة عثمان رضي الله عنه (٢٣ هـ/ ٦٤٣ م ـــ ٣٥ هـ/ ٦٥٥ م)، أخذت طلائع سفن العرب المسلمين تظهر في الهند، ثم تتابع النشاط الملاحي العربي الإسلامي الحربي والتجاري. فقد خرجت سفن عربية من عمان والبحرين وتقدمت نحو مصب نهر مران، وخضع ملك كابل وأدّى الجزية للمسلمين سنة (٤٤ هـ/ ٦٦٤ م) [3]، وفتح العرب المسلمون السند في خلافة الوليد بن عبد الملك سنة (٨٦ هـ) [4]، وظهرت وازدهرت في القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي عدة مراكز بحرية في مناطق الخليج العربي مثل البحرين ودارين وعمان وصحار والإبلة وغيرها .

الا أنه ومنذ انتقال مركز الخلافة من الشام إلى العراق ، في العصر العباسي (١٢٣ هـ/ ٧٤٩ م ـ ٦٥٦ هـ/ ١٢٥٨ م) وتوسع النشاط الملاحي العربي الإسلامي في الخليج العربي والمحيط الهندي، أصبحت السفن الإسلامية بأنواعها المختلفة وأعدادها الكبيرة تصول وتجول في الخليج العربي والمحيط الهندي . فازدادت أهمية الملاحة في الخليج العربي والسواحل المحيطة به ، نتيجة لزيادة حركة التجارة عبر

---

(1) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، مصدر سابق ، ص ٣٤٩؛ البلاذري فتوح البلدان، مصدر سابق ، ص ٩٦.

(2) ابن الأثير(ت٦٣٠هـ/١٢٣٣م) عز الدين أبي الحسن علي بن محمد بن عبد الكريم الجزري الموصلي الشيباني، الكامل في التاريخ، دار صادر، بيروت، ٢٠٠٨م ، ص ٤١؛ البلاذري، المصدر السابق، ص ٤٣٠.

(3) المصدر السابق نفسه، ص ٣٨٩.

(4) المصدر السابق نفسه، ص ٤٢٦.

الخليج العربي من آسيا وافريقيا والطرق البرية الواصلة إليه والمتفرعة عنه . وقد شهد العصر العباسي ازدهاراً زراعياً في بلاد السواد والأقاليم الشرقية في الوقت الذي تراجعت فيه الأقاليم الغربية زراعيا، كل ذلك دفع العباسيين إلى الاهتمام بالملاحة البحرية في الخليج العربي لتامين طرق ومسالك التجارة البحرية وضمان سيطرة الدولة القوية و بسط نفوذها على مناطق وسواحل الخليج ـ وكان بناء بغداد سنة (١٤٥ هـ – ٧٦٢م) واتخاذها عاصمة للخلافة العباسية [١] من قبل الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور (١٣٦ هـ/ ٧٥٣ م ــــــ ١٥٨ هــ/ ٧٧٤ م)، اثره البالغ في تطور الملاحة البحرية العربية في الخليج العربي والمحيط الهندي ، لاسيما عندما ارتبطت بغداد مائياً بواسطة نهري دجلة والفرات بمراكز الملاحة البحرية في الخليج العربي كالإبلة وصحار ودارين. لذلك اصبح لبغداد ميناء" ذا صلة بالخليج العربي ، وقد ذكر ياقوت الحموي أن مينائها كان يقع في منطقة باب الشعير وهي محلة ببغداد فوق مدينة المنصور كانت ترفأ اليها سفن الموصل والبصرة [٢].

وكان ازدهار الملاحة البحرية في الخليج العربي، خاصة في القرنين الثالث والرابع الهجريين/ التاسع والعاشر الميلاديين، نتيجة لحرص بعض خلفاء بني العباس ومسؤولي الدولة لتأمين حاجات الدولة الضرورية والكمالية من المشرق[٣] ، وكان الخليج العربي محطة انطلاق السفن العربية الإسلامية إلى الهند والصين عبر المحيط

---

(١) فيصل السامر، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، بغداد، ١٩٧٧، ص. ٤٤؛ الآلوسي، المرجع السابق، ص. ٢٣؛ الحوراني، العرب والملاحة، ص. ١٩٥.

(٢) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، المصدر السابق ، ٣٠٨/٢.

(٣) الآلوسي، المرجع السابق، ص ٣١.

الهندي[1]. وقد أدى فتح العرب المسلمين السند واستقرار العرب المسلمين فيهـا في القرن الثاني الهجري/ الثامن الميلادي إلى تنشيط التجارة العربية البحرية مع الشرق وبخاصة مع الهند، فنشطت التجارة خاصة البحرية عبر الخليج العربي لسهولة نقـل السلع والبضائع مائياً من المزارع والمصانع عبر نهـري دجلـة والفـرات ، ولا سـيما القريبة منها إلى موانئ الخليج العربي ومنـه إلى بلـدان العـالم[2] . فصـارت أراضـي الخلافة برزخاً تتلاقى عليه خطوط التجارة العالمية، ولعب العرب المسلمون فيهـا دور الوسيط التجاري، حتى غدا النشاط التجاري كما يقول ميتز «مظهراً من مظـاهر أبهـة الإسلام، وكانت سفن المسلمين وقوافلهم، تجوب كل البحار والبلاد، وأخذت تجـارة المسلمين المكان الأول في التجارة العالميـة، وكانـت الإسـكندرية وبغـداد همـا اللتـان تقرّران الأسعار للعالم في ذلك العصر، في البضائع الكمالية على الأقل».[3]

وقد بذل العباسيون جهوداً في تأمين الملاحة البحرية من الأخطار وحماية الموانئ من الغزو والقرصنة وتحصين الموانئ بالمأصر وتحصين المدن بالأسوار والسلاسل الضخمة من الحديد التي تعترض مدخل الميناء فتحده من جهة البحر. فقد روى ناصر خسرو " أنه رأى في بعض الموانئ التي زارها سلاسل مربوطة بحائطين داخلين في البحر. فإذا أريد إدخال سفينة إلى الميناء، أرخيت السلسلة حتى تغوص في الماء فتمر السفينة فوقها ثم تسد حتى لا يستطيع عدو أن يقصدها بسوء "[4].

([1]) السامر، المرجع السابق، ص. ١٤.

([2]) الآلوسي، المرجع السابق، ص. ٢٩.

([3])آدم ميتز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري ج٢، نقله محمد عبد الهادي أبو ريده، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر. ط٢ القاهرة ١٩٤٨م ، ص ٢٧٢.

([4]) ناصر خسرو، سفر نامه، ترجمة الدكتور يحيى الخشاب، القاهرة ١٩٤٥، ص ٥١.

الفصل الخامس

أهم المراكز البحرية في الخليج العربي

كان المسلمين سواء في العصر الأموي أو في العصر العباسي قد أولوا عناية بالغة لاختيار مناطق الثغور والأربطة والمحارس البحرية التي شكلت الأساس الطبيعي لإنشاء وتأسيس دور صناعة السفن والمراكب البحرية [1]، لحماية الموانئ والمراكز البحرية التجارية من هجمات الاعداء والقراصنة ولصوص البحر. وهذا ما يؤكده البلاذري فيقول " فلما ولى أبو جعفر المنصور تتبع حصون السواحل ومدنها فعمرها وحصنها وبنى ما احتاج إلى البناء منها وفعل مثل ذلك بمدن الثغور ثم استخلف المهدي استتم ما كان بقي من المدن والحصون وزاد في شحنها"[2] ، ويمكننا أن نستنتج من كلام البلاذري أن خلفاء بني العباس قاموا بتعمير الحصون والثغور والأربطة والمحارس ودعموها بالأسلحة والمؤن وشحنوها بالمقاتلة والمجاهدين المسلمين متبعين نفس نهج بني أمية . و يشير البلاذري الى حنكة سياسية

---

(1) الربيعي ، د. عماد هادي علو ، الاستراتيجية البحرية الاسلامية في البحر المتوسط في القرنين الثالث والرابع الهجريين ، ط١ ، دار حوران للطباعة والنشر ، دمشق ٢٠٠٩م ، ص ٣٩ .

(2) البلاذري، فتوح البلدان، ص ١٦٧ ؛ المقريزي ، تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر بن محمد(ت٨٤٥هـ - ١٤٤١م)، الخطط المقريزية المسماة بالمواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ، تحقيق : سعيد عبد الفتاح عاشور ، مطبعة بولاق ،(القاهرة:١٩٧٠م)، ج٢، ص١٩١.

كبيرة للخليفة هارون الرشيد ودراية واسعة وعميقة بأهمية المجتمعات البحرية أو التجمعات السكانية البحرية وبناء دور صناعة السفن والمراكب وضرورة دعمها ماديا ومعنويا وتطويرها لضمان استمرار السيطرة على البحر واستخدامه حيث يقول البلاذري : " قال معاوية ابن عمرو وقد رأينا من اجتهاد أمير المؤمنين هارون في الغزو نفاذ بصيرته في الجهاد أمراً عظيماً أقام من الصناعة ما لم يقم قبله وقسم الأموال في الثغور والسواحل وأشجى الروم وقمعهم "[1]. وقد أثمر بناء دور صناعة السفن ونشّرها في جميع السواحل والثغور والمرابط والمحارس وأن تشحن بالمقاتلة[2] من المجاهدين العرب المسلمين الذين[3] كانوا يرابطون في ثغور المسلمين البحرية شوقاً للجهاد في سبيل الله .

إن طول وامتداد سواحل الخليج العربي وتنوع تضاريسها ساعدت على بناء وعمارة الموانئ و دور صناعة السفن وكذلك المراسي والقواعد البحرية لرسو وإيواء السفن في الخلجان والاجوان التي تنكسر فيها السواحل نحو الداخل فتساعد السفن على الإرساء بعيداً عن تيارات البحر وأنوائه[4]. وقد انتشرت صناعة السفن في أنحاء العالم الإسلامي في ثغور متفرقة، ففي الشام اشتهرت عكا وصور وطرابلس ثم بيروت، وحيفا وفي مصر اشتهرت المقس والإسكندرية ودمياط وعيذاب على ساحل البحر الأحمر كما كانت القاهرة تصنع المراكب[5] النيلية وفي المغرب كانت هناك طرابلس وتونس [1]وسوسة وطنجة

---

[1] البلاذري ، فتوح البلدان ، ص١٦٧.

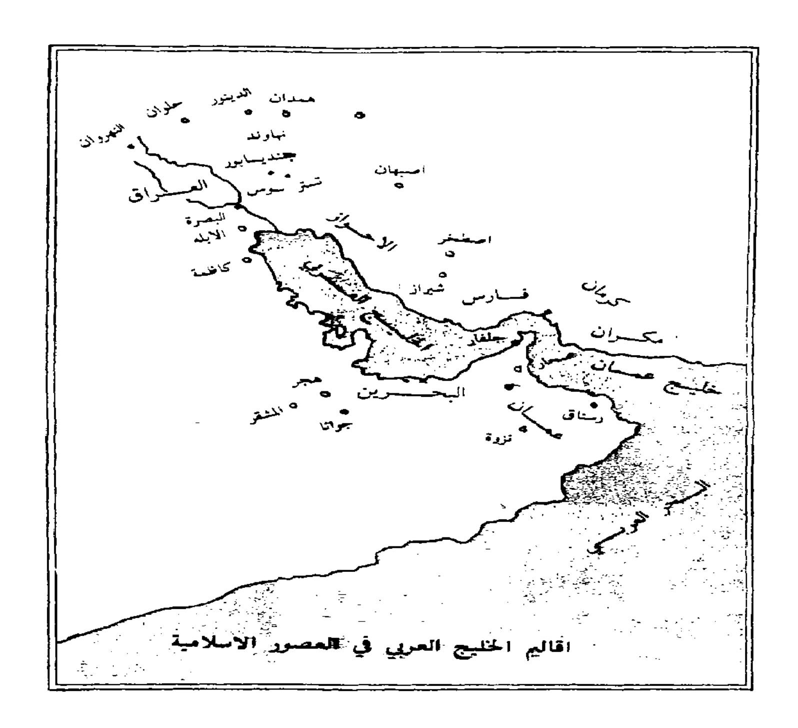
[2] أبن خلدون، المقدمة، ص٤٤٩ -٤٥٠ .

[3] البلاذري ، فتوح البلدان ، ص١٦٨ ؛ لويس ، القوى البحرية ، ص ١١٦.

[4] الإدريسي ، نزهة المشتاق ، ص ١١٢ .

[5] لويس ، القوى البحرية ، ص١١٦ و ٣٠٤.

ووهران والرباط . وفي الأندلس اشتهرت أشبيلية ومالقه. أما في الخليج العربي فقد اشتهرت البحرين وهجر والبصرة والابلة وسيراف وعمان والقطيف وغيرها من المراكز البحرية في الخليج العربي .



الشكل رقم (٣)

المراكز البحرية في اقليم الخليج العربي في العصور الاسلامية[٢]

---

(١) لويس ، القوى البحرية ، ص١٠٠ -١٠١ .

(٢) د. محمود احمد محمد قمر ، دور البحرين في الملاحة والتجارة الاسلامية من صدر الاسلام حتى سقوط الخلافة العباسية ،ط١ ، الناشر عين للدراسات والبحوث انسانية والاجتماعية ، القاهرة ١٩٩٧م، ص٨٨.

البحرين

البحرين إقليم ممتد من جنوبي البصرة إلى عمان، وهي متصلة غرباً باليمامة وجنوباً بعمان وشمالاً بالبصرة وشرقاً بمياه الخليج العربي. والبحرين جزء لا يتجزأ من الجزيرة العربية[1] . ويحدد ياقوت الأماكن التي يشتمل عليها إقليم البحرين، وهي "الخط والقطيف والاره وهجر وبينونه والزاره وجواثا والسابور ودارين والغابة وقصـبة هجر الصفا والمشقـرة" [2] . والبحرين لفظ جامع لمناطق كثيرة تمتد بين البصرة وعمان[3]، و يشتمل على عدة جزر، ومنها جزيرة أوال وشفار وثاروت وحوارين وقطر. وأهم حواضر البحرين العظمى هَجَر وهي سوق بني محارب وهو من أشهر أسواق العرب (في شهر ربيع الآخر)[4]. والقطيف والعقير وجزيرة أوال وجواثا وفيها بنى أول مسجد عندهم[5]. أما اليوم فالبحرين هي الجزر المنفصلة عن

---

(1) صفي الدين عبد المؤمن بن عبد الحق، مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق علي محمد البجاوي، القاهرة، ١٩٤٥، ج ١، ص ١٧٦..

(2) ياقوت الحموي، معجم البلدان ،المصدر السابق، ج ١، ص ٣٤٧.

(٣) القزويني، آثار البلاد، ص٧٧؛ الحموي، معجم، ٧٢/٢.

(4) القلقشندي (ت٨٢١هـ/١٤١٨) شهاب الدين أبو العباس أحمد بن علي ، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، دار الفكر، تحقيق: يوسف علي طويل، ط١، بيروت ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٧م ، ص٤٦٨.

(٥) الهمداني(ت ٣٣٦ هـ / ٩٤٧ م) لسان اليمن أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب الهمداني صفة جزيرة العرب، تحقيق، محمد بن علي الأكوع الحوالي، دار اليمامة، الرياض ١٣٩٧هـ/ ١٩٧٧م ، ص٢٧٩؛اليعقوبي (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧ م) ، أبو العباس أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح ، تاريخ اليعقوبي، مؤسسة الاعلمي للمطبوعات ، تحقيق ،عبد الامير المهنا لبنان ، بيروت (د، ت) ، ص٢٣٢- ٢٣٣.

ساحل قطر والقطيف[1] ، وقد ذكرها الجغرافيون بأنها قطر متسع مجاور للخليج العربي كثير النخل والثمار ، والمشهور فيه من البلاد هجر ، وكانت قاعدة البحرين وهي تعتبر مقام القرامطة وهي دارهم[2] .

ولموقع البحرين أثر في تنوُّع سكانها، فوقوعها على شاطئ الخليج العربي وقربها من حدود الدولة الساسانية ، وطبيعة أرضها الخصبة وكثرة مياهها ساعد ذلك على انتقال الناس إليها. فَوُجِدَ فيها الفرسُ إذ كانت بعض أراض البحرين عليها نفود فارس في ذلك الوقت وسكنت فيها من القبائل العربية الأزد وبني عبد القيس وبكر بن وائل وتميم[3] .

وفي البحرين العديد من المراسي الهامة للسفن القادمة من الشرق[4]، كما تشتهر البحرين بصيد وتجارة اللؤلؤ، حيث يمتاز لؤلؤ البحرين بالجودة والنقاوة، مما جعل تجار اللؤلؤ يقبلون عليه ويفضلونه على غيره، وقد أشار القزويني في هذا المعنى بقوله: (بها مغاص الدّر، ودّره أحسن الأنواع)[5]، أضف إلى ذلك تعدد المسالك والطرق التجارية التي تربط اقليم البحرين بمدن الجزيرة العربية والبصرة وقد ذكرها الجغرافيون العرب بحيث وضحوا ارتباط البحرين بمكة والمدينة وعمان ومسقط

---

(١)اليعقوبي ، المرجع نفسه ، ص ١٠٣ .

(٢) ابن حوقل، أبو القاسم محمد بن علي النصيبي (ت ٣٦٧هـ)، صورة الأرض، مكتبة الحياة، بيروت ، ص ٣٨ ؛ المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص ٩٣ ؛ القزويني ، اثار البلاد ، ص ٧٧ .

(٣) البلاذري ، فتوح البلدان، المصدر السابق، ص٨٩ .

(٤) شيخ الربوة، شمس الدين أبي عبد الله الدمشقي (ت ٧٢٧ هـ/١٣٢٦م)، نخبة الدهر وعجائب البر والبحر، باعتناء: م.أ.ف. مهرن، بطرسبورغ، ١٨٦٦م، ص٢٢.

(٥) القزويني، آثار البلاد، المصدر السابق ، ص٧٧.

واليمن والبصرة ومن خلالها يكون الاتصال بأنحاء العراق والشام ومصر[1]. ولذلك ونظرا لما تملكه البحرين من قدرة بشرية وموقع جغرافي مهم جعلها ذات اثر بليغ في صياغة المواقف التاريخية فتاريخها هو جزء من تاريخ الأمة العربية وقد برزت شخصيتها بعد أن فتحها المسلمون بقيادة العلاء بن عبدالله بن عماد الحضرمي[2] سنة ٨هـ بأمر من رسول الله صلى الله عليه وآله وسلم [3]، وظهرت أكثر فعالية بعد سيطرت القرامطة عليها في القرن الثالث للهجرة وهذا ما يفسر كثرة النصوص

---

(١) ابن رسته، أبو علي بن عمر(ت٢٩٠هـ)، الأعلاق النفيسة، دي غويه بريل، ليدن، ١٨٩١م، ص١٨٢؛ ابن خرداذبة، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله (ت٣٠٠هـ)، المسالك والممالك، دي غويه، بريل، ليدن، ١٨٨٩م، ص٦٠؛ ياقوت الحموي معجم البلدان ، المصدر السابق ، ص٣٤٦.

(٢)هو العلاء بن عبد الله بن عماد بن أكبر بن ربيعه بن مالك بن عويف الحضرمي ، الصحابي الجليل و من الصادقين في خدمة الإسلام والمسلمين، ومن كتبة الوحي، وقد بعثه الرسول -ﷺ- سفيرا وأميرا وجابيا ومجاهدا وقائدا إلى إقليم البحرين حاملاً رسالة الإسلام في القرن السابع الميلادي الموافق للسنة الثامنة الهجرية. وقد تولى العلاء الحضرمي حكم البحرين وهجر بعد وفاة حاكم البحرين وقطر في تلك الفترة وهو المنذر بن ساوى العبدي التميمي الذي كان يحكم إقليم البحرين وهي المنطقة الممتدة من ما هو الآن الكويت إلى جنوب قطر . وقد توفي العلاء بن الحضرمي في عام ١٤ هـ الموافق ٦٣٥ م وذكر البعض إنه تأخر الى سنة إحدى وعشرين. أنظر ، أسد الغابة ٧٨٣/١...

(٣) يظهر من المصادر التاريخية أن البحرين كان يتقاسم النفوذ عليها بالإضافة الى بنو عبد قيس عدد من الملوك تبادل الرسول محمد ﷺ الرسائل معهم ، حيث ذكر البلاذري أن رسول الله صلى الله عليه وسلم كتب إلى الأكبر بن عبد القيس و اسبيخت بن عبد الله صاحب هجر وإلى المنذر بن ساوي صاحب البحرين رسائل حملها العلاء بن الحضرمي.= =انظر البلاذري. فتوح البلدان ، المصدر السابق، ج٢، ص٨٩ ؛ و ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، المصدر السابق ، ص٣٤٧.

التاريخية وغناها في الحديث عن نشاطها السياسي[1].وقد دفع الموقع الجغرافي سكان البحرين ومعظمهم من قبيلة عبد القيس ابن قصي إلى ركوب البحر منذ عهد مبكر[2]. وأهمية البحر تعود إلى موقع البحرين بين البصرة وعُمان، حيث يحوي مغاص الدُّرِّ[3] وهو من أحسن الأنواع وأشهرها[4] . لذلك كان بعض أهالي البحرين يمتلكون السفن كما يتجلّي ذلك من البيت الذي قاله طرفة بن العبد في معلقته وهو من أهل البحرين:

عـدوليــة أو مـن سفـين ابـن يـامـن
يجــور بها الملاح طوراً ويهتـدي[5]

وعدولي قرية تسكنها قبيلة عدولي من أهل البحرين تنسب اليها السفن[6]. أما ابن يامن، فهو يهودي من أهل هجر في البحرين و كان ثرياً يمتلك عدداً من السفن

---

(١) الحديثي، قحطان عبد الستار، البحرين في المصادر الجغرافية دراسة في أحوالها الإدارية والاقتصادية، مجلة الخليج العربي، العراق، المجلد/١٦، العدد/٢، ١٩٨٤م، ص٣١.

(٢) والمقيَّر: وهو ما طلي بالقار وهو نبت يحرق إذا يبس ويطلى به السفن" الحلبي: علي برهان الدين، إنسان العيون في سيرة الأمين والمأمون، (د. م ، دار المعرفة، د.ت)، ج٣، ص٢٥٣.

(٣) وفي البحرين مكان يسمى تؤام هو مغاص اللؤلؤ، وكما وجد بأماكن أخرى مثل هَجَر والقطيف ؛ انظر البكري: عبد الله بن عبد العزيز، ت (٤٨٧هـ)، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، تحقيق: مصطفى السقا، (بيروت: عالم الكتب، د.ت). ج١، ص٣٢٣ .

(٤) القزويني: زكريا بن محمد بن محمود، آثار البلاد وأخبار العباد، (بيروت: دار بيروت، ١٤٠٤هـ/ ١٩٨٤م)، ص٧٧

(٥) شمس الدين محمد بن أحمد المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، لندن، ١٩٠٩، ط ٢، ص. ٩٣؛ البلاذري، المرجع السابق، ص. ٨٩.

(٦) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، المصدر السابق ، ص ٩٠؛ كذلك ، انظر ابن سيدة المخصص ، ص ٦٢.

التي تبحر في الخليج العربي وتصل إلى سواحل شرق إفريقيا . ويظهر من المعلومات المتوافرة في المصادر العربية أن البحرين كانت عند ظهور الإسلام المركز الرئيس للتجارة والملاحة في الخليج العربي. فكان فيها عدة موانئ ترسو فيها السفن التي تتاجر مع الهند والشرق الاقصى وشرق افريقيا منذ ما قبل الاسلام [1]، حيث كان التجار يسيرون سفنهم بمحاذاة سواحلها أو يفرغون السلع فيها ثم ينقلونها بالطريق البري [2]. لذلك ازدهرت البحرين وعاش اهلها في بحبوحة من أمرهم ، لذلك كان المال الذي بعثه العلاء بن الحضرمي الى رسول الله صلى الله عليه وسلم من البحرين لم يأته أكثر منه قبله ولا بعده [3] .

ويبدو أن ازدهار البحرين واكتسابها أهمية في أواخر العصر الساساني يرجع إلى عدة عوامل، منها: قربها من شمال فارس، واحتكاك سكان البحرين بالساسانيين [4]، ثم الخبرة المتازة التي يتمتع بها سكان البحرين في صناعة السفن ومهارتهم الملاحية وشجاعتهم أمام العواصف [5]. لذلك فقد ورد في رسالة النبي

---

(١) الزوزني ، شرح المعلقات السبع، المصدر السابق، ص ١٣٩.

(٢) فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج العربي في العصور الإسلامية الوسطى، ط ٢، بغداد، ١٩٨٥، ص. ٨٣؛ راجع العاني، البحرين في صدر الإسلام وأثرها في حركة الخوارج، رسالة الماجستير، جامعة بغداد ـ كلية الآداب، ١٩٧١، صص ١٥١ - ١٥٥..

(٣) البلاذري. فتوح البلدان ، المصدر السابق ، ص٩١ ؛ وياقوت الحموي ، معجم البلدان ، المصدر السابق ، ص٣٤٨ .

(٤)العاني ، عبد الرحمن عبد الكريم ، عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، رسالة دكتوراه، كلية الآداب، ١٩٧٥، ص ١٧٣.

(٥) العاني، عمان في العصور الإسلامية، المرجع السابق، ص ١٧١ .

صلى الله عليه وآله وسلم إلى الأكبر بن عبد القيس أن العلاء بن الحضرمي أمين على برها وبحرها وحاضرها وسراياها وما يخرج منها[1] ، وفي هذه دلالة وإشارة واضحة من لدن الرسول صلى الله عليه وسلم على أهمية البحر لدى أهل البحرين وأن النشاط البحري ملازم لكافة ظروفهم وأحوالهم . وبعد استقرار الإسلام في البحرين في العصر الراشدي، أخذ العرب المسلمون يهاجمون المدن الفارسية بحراً من البحرين . وكانت أولى الغارات بقيادة عثمان بن أبي العاص الثقفي والي البحرين سنة (٢٢ هـ/ ٦٤٣ م)[2].

أما هجر فهي قاعدة البحرين[3] ومدينتها[4]،ويطلق اسم هجر أحياناً على البحرين من باب إطلاق الجزء على الكل ، أما قرية هجر فقد بني على أنقاضها ما يعرف اليوم بالأحساء وقبل هذا التاريخ كانت تعرف المنطقة جغرافيا بالبحرين (مكونة من ثلاث حواضر هي هجر وقراها المسماة حاليا بالأحساء والخط وقراها المسماه حاليا القطيف وجزيرة أوال المسمى حاليا مملكة البحرين)، والتي اشتهرت بإنتاج التمور الفاخرة، ويشير ابن الفقيه إلى قدرة البحرين في إنتاج التمور بقوله: (ريف الدنيا ما بين اليمن والبصرة وهجر)[5] ثم يعود ويذكر رواية عن الجاحظ (أنهم

([1]) ابن سعد، الطبقات الكبرى، ج١، ص٢٨٣

([2]) أحمد الشامي، مجلة المؤرخ العربي، عدد ١٢، ١٩٨٠، ص ٩٤.

(٣) الحموي، معجم البلدان ، ٣٩٣/٥.

(٤) الإصطخري، مسالك الممالك ، ص١٩؛أبو الفداء، (ت ٧٣٢هـ/ ١٣٣١م) إسماعيل بن علي بن محمود بن محمد بن عمر بن شاهنشاه بن أيوب، كتاب تقويم البلدان ، تحقيق: رينود و ديسلان، دار صادر، بيروت، طبعة باريس ١٨٥٠م، ص٩٩.

(٥) أبي الفقيه، البلدان، ص١١٤.

أحصوا أصناف نخل البصرة دون نخل المدينة ودون مصر واليمامة والبحرين)[1] في حين يضيف الإصطخري إن البحرين (وهي أكثر تمورا)[2] ومن الطريف ان هناك بعض القرى التي اشتهرت بزراعة النخيل في البحرين فالسعايم هي (نخيل بناحية الإحساء وهجر)[3] وقرية (طاب) قرية لعلها سميت لهذا التمر وهي تنتسب إليه[4]ومما جاء في وفادتهم على النبي صلى الله عليه وسلم "أن منقذ بن حيان[5] كان يتَّجر إلى يثرب في الجاهلية بملاحف وتمر من هَجَر"[6] ويدل ذلك على تجارة متبادلة بين ما تنتجه البحرين من التمور وما ينتج ويصل إلى المدينة من منتجات متنوعة[7].

وثاني زراعة هي الحبوب من الحنطة والشعير[8] ولكن يبدو إن زراعته لا تكفي الاستهلاك المحلي ولهذا يحاولون ان يبادلوا التمر بالحنطة بحيث كانوا (يشترون بدل راحلتين من التمر براحلة من الحنطة)[9] وهذا يشير إلى أنهم يستوردون الحبوب من خارج البحرين وبالأخص من المناطق القريبة، كما وان هناك إشارات بوجود

---

(١) المصدر نفسه، ص٢٥٣.

(٢) الإصطخري، المسالك، ص١٩.

(٣) الحديثي، البحرين، ص٤٨.

(٤) أبو الفدا، تقويم، ص٩٩؛ قحطان، البحرين، ص٤٨.

(٥) منقذ بن حيان العبدي، وهو ابن أخت الأشج، وهو الذي مسح النبي ﷺ على وجهه، وهو أول من حمل رسالة من قبل النبي ﷺ إلى قومه، وكان إسلامه سبب وفادة قومه على النبي ﷺ ؛ انظر ، ابن سعد، الطبقات الكبرى، ج٥، ص٥٦٣؛ الزرقاني، شرح المواهب، ج٥، ١٣٨.

(٦) النووي، صحيح مسلم بشرح النووي، ج١، ص١٨١

(٧) البكري، معجم ما استعجم، ج١، ص٣٥٥

(٨) ابن حوقل، ، صورة الأرض، المصدر السابق، ص٣٣.

(٩) أبو الفدا، تقويم، ص٩٩.

الفواكه عندهم (والكروم الكثيرة والعنب المفضل)[١] كما لا تستبعد وجود الأغنام والبقر لديهم والخيول العربية الأصيلة ولكن المصادر لا تنوه إلى ذلك أو إلى غيرها من الحيوانات، وبنفس الغموض على الصناعات القائمة في البحرين وقد تكون هذه الصناعات قليلة وصغيرة وتقتصر على بعض الملابس ومنتجات النخيل وصناعات والأواني التي يحتاجها البيت البحراني وغيرها[٢]، الا أن من المؤكد أن صناعة السفن كانت مزدهرة في البحرين وذلك لوقوع البحرين تقع على الطريقين التجاريين البري والبحري الذي يصل البصرة بجنوب شرق آسيا وسواحل إفريقيا[٣] . لذلك فقد ازدهرت البحريين بفضل هذه الطرق وكان سكانها يستحصلون الضريبة المفروضة على السفن ، وفي هذا يقول ابن حوقل (وأوال وجزيرة ... بها الضريبة العظيمة على المراكب المجتازة بهم وبها أموال وعشور ووجود مرافق وقوانين ومراصد وضروب مرسومة من الكلف)[٤] .

ولابد من أن نشير إلى أنشط مناطق البحرين في الملاحة، وهي الدارين [٥] التي اكتسبت أهمية خاصة من بين مناطق البحرين؛ فكان لها دور واضح في التجارة البحرية مع الهند[٦]. وكانت دارين في أوائل العصر الإسلامي من المراكز العربية المهمة للتجارة، وخاصة تجارة المسك حتى سمي بائع المسك والطيب بـ (الداري)

---

(١) ابن حوقل، صورة الأرض، ص٣٣؛ أبو الفدا، تقويم، ص٨٣.

(٢) كما توجد صناعة السفن في عدولي، الحديثي، البحرين، ص٤٨.

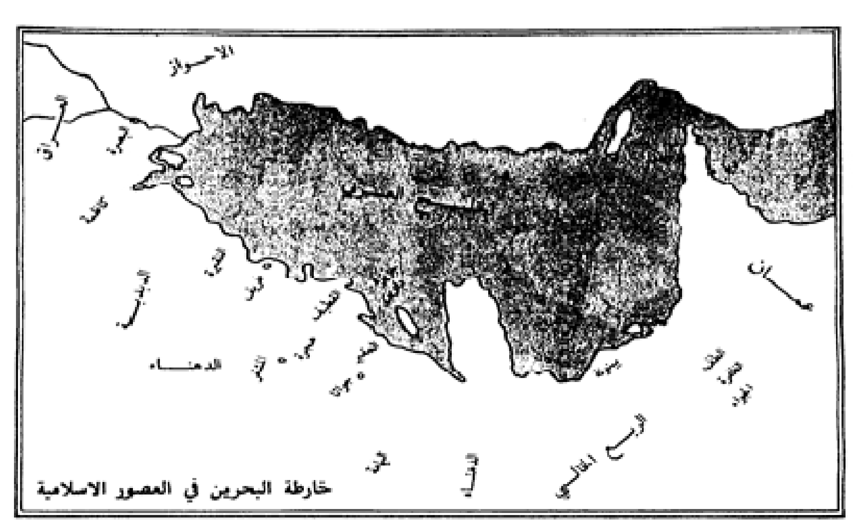
(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٩٨.

(٤) ابن حوقل، صورة الأرض، ص٣٣.

(٥) الحديثي، البحرين، ص٤٩.

(٦) العاني، عمان في العصور الإسلامية، المرجع السابق، ص ١٧١. .

نسبة إليها [1] . وكانت دارين تستورد المسك من الهند وتتاجر به في جزيرة العرب. فكان للمسك الداري شهرة في كافة أنحاء الجزيرة. ولكن يبدو أن دارين أخذت تضعف تدريجياً بعد إنشاء البصرة التي صارت المركز الرئيس لتجارة الهند، فحرمت دارين من أهميتها [2]. وعلى العموم، فقد أخذت أهمية البحرين التجارية تضعف بعد استقرار الدولة العربية الإسلامية وحلت محلها البصرة وعـمان، حيث كانتا تتمتعان بموقع جغرافي أكثر ملاءمة للملاحة البحرية.



الشكل رقم (٤)

خارطة البحرين في العصور الاسلامية[3]

---

(1) العلي، المرجع السابق، ص. ٢٣١.

(2) ابن عبد الحق، المرجع السابق، ج ٢، ص ٥٠٩.

(3) د. محمود احمد محمد قمر ، دور البحرين في الملاحة والتجارة الاسلامية ، المصدر السابق، ص٨٧.

من الجدير بالذكر أن البحرين ظلت تابعة للبصرة منذ عهد الخليفة عثمان بن عفان (رض)(٢٣هـ / ٣٥هـ) بعد أن أصبحت البصرة قاعدة لفتوحات الشرق، ولهذا صار ولاة البحرين تابعون لأمير البصرة . وكان مما عزز الصلة بين البحرين والبصرة ووثقها هجرة عبد القيس والأزد إلى البصرة[١] وظل الحال على ذلك ، في العصر الأموي حيث كان والي البصرة يشرف على العراق وخراسان والأقاليم الواقعة على الخليج العربي[٢].

القطيف

تقع مدينة القطيف على الساحل الغربي من خليج كيبوس المسمى بخليج القطيف والمتفرع من الخليج العربي وهي منتصف الساحل الممتد من الكويت حتى قطر، وأما واحتها فتشكل غابة كثيفة من النخيل على امتداد الشاطئ من صفوي شمالاً حتى سيهات جنوباً[٣] .

والقطيف ميناء صالح للملاحة في حالات المد والجزر لأنها تقع على خور عظيم مياهه هادئة وقد أشار القلقشندي في هذا المعنى بقوله: (ولها خور في البحر تدخل فيه المراكب الكبار المؤسقة في حالة المد والجزر)[٤]، وهي مركزا هاما للقوافل التجارية القادمة من جزيرة العرب واليمن، وكان ساحلها أحسن المواضع

---

(١) ابن خياط، أبو عمرو خليفة بن خياط (ت ٢٤٠هـ)، تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق: أكرم ضياء العمري، مطبعة الآداب، النجف الأشرف، ١٩٦٧م، ١٣٦/١؛ العاني، البحرين، ص١٥٨.

(٢) العاني، البحرين، ص١٥٩.

(٣)http://ar.wikipedia.org/wiki/القطيف .

(٤) القلقشندي، أبو العباس احمد ابن علي (ت ٨٢١ هـ/١٤١٨م)، صبح الأعشى في صناعة الإنشا، المؤسسة المصرية للتأليف والترجمة والطباعة، (د.ت) ، ٥٦/٥.

لصيد اللؤلؤ[١]، وهي أعظم مدن اقليم البحرين[٢] ولها سور فيه أربعة أبواب وخندق، ويصلها البحر في حالة المد[٣]، وكان أول من عمرها وحصنها وجعلها قصبة هجر أبو طاهر بن أبي سعيد الجنابي القرمطي وبقيت مشهورة وعامرة[٤].

الاحساء

الإحساء مدينة بالبحرين وهي قصبة هجر[٥]، وكان أول من عمرها وحصنها في العصر العباسي أبو طاهر سليمان بن أبي سعيد الجنابي القرمطي (٣١٥هـ / ٩٢٧م)[٦] ، وكانت تطلق على المنطقة الممتدة من البصرة إلى عمُان[٧] . والإحساء في الوقت الحاضر فهي المنطقة الممتدة على الساحل الغربي للخليج العربي من حدود الكويت (كاظمة) إلى حدود قطر وعمان وصحراء الجافورة حيث يحدها من الغرب الصمان[٨] .

---

(١) المصدر نفسه، ٥٦/٥.

(٢) البغدادي، صفي الدين عبد المؤمن ابن عبد الحق (ت ٧٢٩هـ)، مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق: علي محمد البجاوي، دار الجيل، بيروت، ١٩٩٢م، ١١١٠/٣.

(٣) أبو الفدا، التقويم، ص٩٩.

(٤) الحديثي، البحرين، ص٤١.

(٥)المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ٧١ ، ٩٣.

(٦)الحموي ، معجم ، جـ ١ ، ص ١١٢.

(٧) وهبة ، حافظ ، جزيرة العرب في القرن العشرين، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، بيروت ١٩٦٧م ، ص ٧٨.

(٨)ابن خرداذبة ، المسالك ، ص ١٥١ ؛ جواد علي ، المفصل ، جـ ١، ص ١٧٥ ؛ الصمان بفتح اوله ، وتشديد ثانيه ، هو جبل سمي الصمان لصلابته ، وهو متاخم للدهناء بينه وبين البصرة تسع ليال وبينه وبين كاظمة ست ليال ، انظر : البكري ، معجم ، جـ٣ ، ص ٨٤١ ، جـ ٤ ، ص ١١٠٩ ؛ الحموي ، معجم ، جـ ٣ ، ص ٤٢٣.

واسم الإحساء (مفردها الحسا) يعني الأرض الرملية التي تحوى الماء في باطنها على عمق قليل ، وهي لذلك عرفت بكثرة نخيلها[١] . ومن أشهر أودية الإحساء هو وادي فروق[٢] .

عمان

تقع عمان على مداخل الخليج العربي من الجهة الجنوبية على الشاطئ الغربي كما تطل على المحيط الهندي . وقد اختلفت الآراء في أصل تسمية عُمان، فقد أرجعه بعضهم إلى قبيلة عمان القحطانية، وأعاده آخرون إلى معنى الاستقرار والإقامة، كما سماها السومريون (مجان)، وربما عاد أصل التسمية إلى صناعة السفن التي كانت تشتهر بها عُمان، حيث ورد في النقوش المسمارية بان مجان تعني هيكل السفينة، كما سماها الفرس باسم (مزون)[٣]. كما نجد من يطلق أسم عُمان على (قلهات)[٤] ، كما ورد في تعليق السالمي على الشريشي الأندلسي الذي وصف عُمان بأنها مدينة حصينة على الساحل . ومن الجانب الآخر مياه تجري إلى المدينة، وفيها دكاكين وأشجار، مفروشة بالنحاس مكان الآجر، ويعلق السالمي على ذلك بقوله: " ولعله أراد بمدينة عُمان قلهات"[٥].

---

(١)المقدسي ، احسن التقاسيم ، ص ٩٣ . وانظر : الهمداني ، صفة جزيرة ، طبعة الرياض ، ص ١٣٦ -١٣٧ و ١٥٣ .

(٢) وهبة ، جزيرة العرب ، المرجع السابق، ص ٧٨ ؛ وانظر : البكري ، معجم ، جـ ٣ ، ص ١٠٤٤.

(٣) عُمان في التاريخ: مجموعة من المؤلفين، وزارة الإعلام في سلطنة عُمان ودار إميل للنشر المحدودة في لندن ١٩٩٥، ص٦٩.

(٤) قلهات: يصفها ياقوت الحموي في معجمه بأنها مدينة بعُمان على ساحل البحر، إليها ترفأ أكثر سفن الهند، وهي الآن فرضة تلك البلاد، وأمثل أعمال عُمان، عامرة، آهلة، وهي لصاحب هرمز.

(٥)الشيخ نور الدين عبد الله بن حميد السالمي ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عُمان ، ج١، ط٢، ص٨.

وقد ساهم الموقع الاستراتيجي لعمان واطلالتها على الخليج العربي وخليج عمان ومن ثم المحيط الهندي ، في إزدهار النشاط البحري العماني عبر العصور وكان القوة الدافعة لإزدهار الموانئ العمانية ، حيث كانت تعرف قديما" بإسم "مجان " و كانت لها علاقات تجارية عن طريق البحر مع المدن القديمة مثل أور وسومر في العراق . و كوجرات في الهند . وقد ورد في أحد النصوص السومرية أن الملك العظيم سرجون كان يتباهى بأن سفنا" من "مجان " تزور مملكته وترسو في مرافئه إلى جانب سفن من دول أخرى [1].

وعمان مدينة جليلة بها مرسى السفن من الصين والهند والزنج وليس على بحر الخليج مدينة أجل منها، وهي ديار الأزد [2] المشهورين بالملاحة. فكان لموقع عمان أثر في ازدهارها. فهي مواجهة لكل من الخليج العربي والبحر العربي، وهي أيضاً قريبة من الهند؛ كما أن مياهها عميقة ومعظم شواطئها محاطة بجبال تحميها من الرياح القوية فتساعد على نشوء الموانئ، فضلاً عن أنها تقع على الطريق الرئيس للتجارة الرائجة الممتدة من الصين، إلى المدن الواقعة على جانبي الخليج، كل ذلك جعلها المركز الرئيس للساحل الغربي من الخليج العربي. وكان لهذا أثر في تطور الملاحة والتجارة البحرية [3] . ويبدو أن سكان عمان كانوا يشتغلون بالملاحة فترة طويلة قبل الإسلام . فيذكر أبو عبيدة أن " أردشير بن بابك جعل الأزد ملاحين بشهر عمان قبل الإسلام بستمائة سنة" [4]. وبعد ظهور الإسلام، في السنة الثامنة

---

(1) الموانئ في سلطنة عمان من منشورات وزارة النقل والإتصالات العمانية عام ٢٠١٠م .

(2) أحسن التقاسيم، المرجع السابق، ص ٩٢.

(3)القلقشندي، صبح الأعشى ،المصدر السابق ، ج ٢، ص ٥٥.

(4) العاني، المرجع السابق، ص، ١٧٥.

للهجرة بعث الرسول صلى الله عليه وسلم عمرو بن العاص[1] سفيرا له إلى جيفر وعبد ابني الجلندي الأزديين[2] ملكي عُمان يدعوهما الى الاسلام . كثرت الإشارات إلى اشتغال العمانيين بالملاحة وإلى مهارتهم فيها. فيروي الجاحظ[3] قصة تصف أزد عمان بأنهم ملاحون . وقد شمل نشاط أهل عمان مختلف جوانب النشاط التجاري والبحري. فكان بعضهم يمارس الملاحة وآخر يدير السفن ويبحر فيها، وبعضهم يمتلك السفن ويستخدمها لنفسه أو لمن يؤجره، وبعضهم يقوم بالتجارة أيضاً . وهذا مكنهم من القيام بنقل سلع إفريقيا والهند والشرق الأقصى مباشرة دون الاعتماد على العناصر الأخرى . لذلك كانت للعمانيين صلات وعلاقات تجارية واجتماعية بالعديد من موانئ ومدن سواحل افريقيا والهند وجزر المحيط الهندي والصين ،فيذكر المسعودي[4] أن المحيط الهندي " له خليج متصل بأرض الحبشة... ويسمى الخليج البربري... وأهل المراكب من العمانيين يقطعون هذا الخليج إلى جزيرة قنبلو من بحر الزنج... وهؤلاء القوم الذين يركبون هذا البحر من أهل عمان عرب من الأزد" . وقال بخصوص سفالة: "وهي أقاصي بلاد الزنج، وإليها تقصد مراكب العمانيين... وهي غاية مقاصدهم"[5] .

([1])عمرو بن العاص : من أعلام بني أمية أرسله النبي ﷺ سفيرا إلى ملكي الأزد بعمان سنة ٨هجرية/٦٢٩م ، ابن إسحاق، السيرة النبوية، مج٢وج٨،ص٣٤٥ ؛ ينظر ابن شاهين ، غاية السؤال ، جـ١،ص ٥٠ ؛ الخطيب، أضواء على الإعلام، المرجع السابق ، ص٥٢.

([2]) جيفر وعبد ابني الجلندي الازديان : كان ملكي عمان ينسبان إلى قبيلة الأزد اليمانية ينظر: ابن هشام ، السيرة ، جـ٥، ص٢٢٢، جـ٥، ص١٣؛ الأنصاري، المصباح المضيء ،ج١،ص١٧٢ ؛ الخطيب، أضواء على الإعلام، المرجع السابق ، ص٥٢.

([3]) ياقوت، المرجع السابق، ج ٤، صص ٥٢١ - ٥٢٢..

([4]) الجاحظ(ت ٢٥٥ هـ / ٨٦٨م)، أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب بن فزارة الليثي الكناني البصري ، الحيوان، تحقيق عبد السلام محمد هارون. مكتبة مصطفى البابي الحلبي وأولاده القاهرة ، ١٩٦٦، ص ٣١٣.

([5])المسعودي، مروج الذهب ومعادن الجوهر، المصدر السابق، ص ١٠٧.

وقد توضح من خلال هذه النصوص أنه كانت هناك ملاحة مباشرة نشطة واسعة بين عمان وسواحل شرق إفريقيا وأن عمان كانت مركزاً لهذه الملاحة. وكان لعمان اتصال مع الشرق الأقصى وخاصة الصين، فكانت الملاحة العربية نشطة ومباشرة، خاصة في القرن الثالث الهجري/ التاسع الميلادي وهي تصل خانفو، أي كانتون الحالية [١]. وكان يقوم بمعظم هذه الملاحة أهل عمان. وكانت مراكب الصين بالمقابل تصل إلى المراكز العربية على الخليج العربي: " مراكب الصين كانت تأتي بلاد عمان وسيراف... " [٢]. وكان العمانيون يتاجرون مع المحطات الملاحية والتجارية التي تقع على طريق الصين، وأهمها (كله) وهي (فرضة بالهند). وخلاصة القول: كانت مراكب العمانيين تؤم معظم موانئ المحيط الهندي وتتاجر معها؛ فوصلت مراكبهم إلى الصنف وفنصور وسرنديب وصندايور وسندان والديبل وغيرها[٣].

ولابد من أن نشير الى أهم مدن عُمان التي ذكرها المقدسي [٤] ، منها صحار، وهي قصبة عمان، ونزوة والسر وحفيت وديا وسلوت والقلعة وضنكان ومسقط وتؤام وسمد وجلفار[٥] وغيرها. والراجح أن التقسيمات التي ذكرها المقدسي أو معظمها ، يرجع تاريخها إلى القرن الأول الهجري أن لم يكن إلى ما قبل ذلك.

---

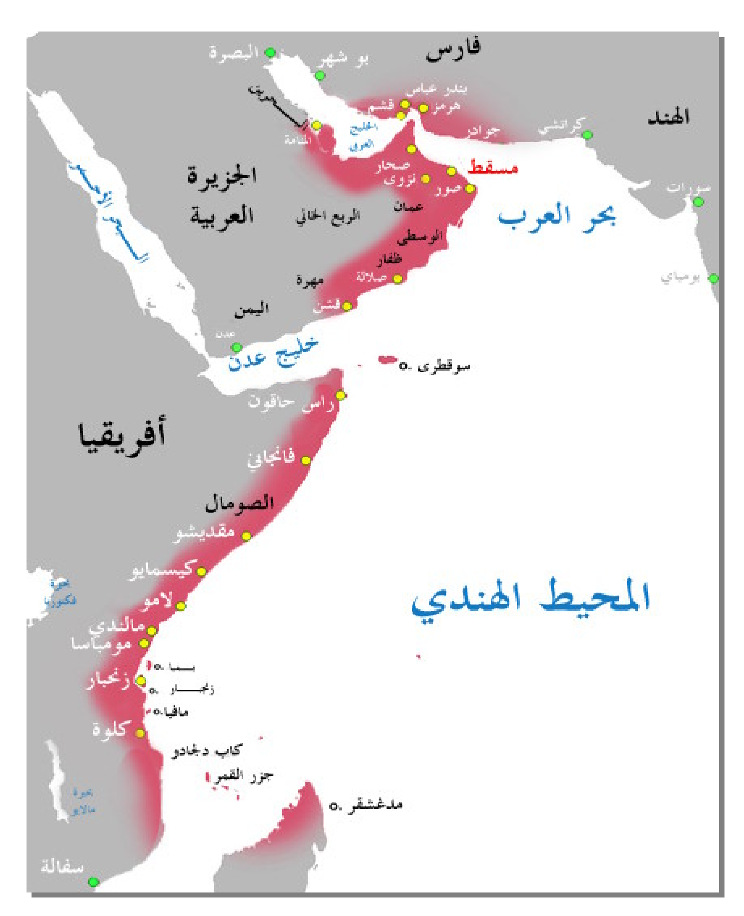
(١) المصدر نفسه، ج ٢، ص ٦.

(٢) العاني، المرجع السابق، ص ١٨٠.

(٣) المسعودي، المصدر السابق، ج ١، ص ١٤٠.

(٤) أحمد الشامي، المرجع السابق، ص ٨٨.

(٥) جلفار : ميناء في الشمال الشرقي من عمان ، وهي الآن امارة رأس الخيمة بدولة الامارات العربية المتحدة ، وصفها ياقوت بأنها عامرة بها الكثير من الخيرات ؛ انظر ياقوت الحموي ،



الشكل رقم (٥)

عمان وشرق أفريقيا

صحار[1]

يطل ميناء صحار على خليج عمان، وهي تبعد عن مدينة مسقط بمسافة (٢٣٤) كيلومترا تقريبا وعن إمارة دبي بدولة الإمارات العربية المتحدة بمسافة

معجم البلدان ، ١٥٤/٢ ؛ كذلك ابن رزيق ، حميد بن محمد ، الشعاع الشائع باللمعان في ذكر أئمة عمان ، تحقيق عبد المنعم عامر ، سلطنة عمان ١٩٨٤ ، ص١٤ .

(١) صحار: سميت بذلك نسبة إلى صحار بن أرام بن سام بن نوح عليه السلام. الحموي، معجم البلدان، ٢٩٣/٣.

(٢٠٠) كيلومترا تقريبا. كما تبعد عن ولاية البريمي ومدينة العين بدولة الإمارات العربية المتحدة بمسافة (١٠٠ كيلومترا) تقريبا. وقد عرفت صحار منذ القدم بنشاطها التجاري، فقد كانت مركزا لاستخراج وتصدير النحاس إلى دول العالم القديم ونسبة إليها سميت عمان قديما "مجان" والذي يعنى جبل النحاس. وصحار (مدينة طيبة الهواء والخيرات والفواكه مبنية بالآجر والساج)[١] وهي من المدن الكبيرة على الساحل العماني ومركز التجارة فيه، حيث كانت تزدحم في ميناءها السفن القادمة من البصرة واليمن وافريقية وسفن الهند والصين، ولهذا اكتسبت شهرة واسعة في التجارة بين الشرق والغرب وصارت أغنى مدن الخليج، وقد عبر ابن حوقل عن ذلك بقوله: (وبها من التجار والتجارة ما لا يحصى كثرة وهي أعمر مدينة وأكثرها مالا لا يكاد يعرف على شط بحر فارس (الخليج العربي) بجميع الإسلام مدينة أكثر عمارة ومالا من صحار)[٢] فتقاطر عليها التجار بإعداد هائلة[٣].

وقد زارها "المقدسي" في القرن العاشر الميلادي ووصفها ، بأنها "بلدة طريفة ممتدة على البحر... لهم آبار عذبة وقناة حلوة. وهم في سعة من العيش، ودهليز الصين وخزانة الشرق والعراق ومئونة اليمن "[٤] ، وهي أعمر مدن عمان وأكثرها مالاً وهي قصبتها. ومما زاد أهمية صحار أنها أقرب الموانئ العربية لرسو السفن الآتية

---

(١) الحموي، معجم، ٣٩٣/٣.

(٢) ابن حوقل، صورة الأرض، ص٣٨.

(٣) الإدريسي، نزهة المشتاق، ١٥٦/٢.

(٤) المقدسي، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم، ليدن، ١٩٠٦م ، ص٤ ؛ العاني، المرجع السابق، ص. ١٨٤.

من الهند، الأمر الذي ساعدها على أن تصبح ـ فوق كونها ميناء ـ مركزاً للتجارة مع الهند وإفريقيا [1]. حيث قال المقدسي فيها أيضا "صحار هي مدخل الصين ومخزن العراق والشرق ومعبر اليمن" [2].وكذلك قال عنها الإصطخري في كتابه (المسالك والممالك) " بأنه لا يمكن أن توجد على الخليج ولا في بلاد الإسلام مدينة أكثر غنى وجمالاً من صحار "[3].

سيراف

وهي مدينة مهمة حيث تعد أهم مراكز التجارة في الجانب الشرقي للخليج العربي في العصر العباسي [4] ، وكانت قديماً" تسمى صيراف ولاتزال آثارها باقية لليوم ، و تقع في محافظة بوشهر في جنوب إيران مما يلي "كرمان"[5]، وكانت مرفأ التجارة مع الهند، وهي مدينة جبلية على ساحل الخليج العربي. وقد ذكرها ياقوت الحموي في كتابه معجم البلدان سيراف: بكسر أوله، وآخره فاء. ومن اسمائها القديمة أيضاً

([1]) أحسن التقاسيم، المرجع السابق، ص ٩٣.

([2]) العاني، المرجع السابق، ص. ١٨٤.

([3])الإصطخري ، أبو إسحاق إبراهيم بن محمد ، المسالك والممالك، تحقيق محمد جابر عبد العال، القاهرة، ١٩٥٨، ص. ٥٧.

([4])الإصطخري، المصدر السابق نفسه، ص. ٥٧.

([5])كَرْمان: ولاية مشهورة وناحية كبيرة معمورة ذات بلاد وقرى ومدن واسعة بين فارس ومكران وسجستان وخراسان، فشرقيها مكران ومفازة ما بين مكران والبحر من وراء البلوص، وغربيها أرض فارس، وشماليها مفازة خراسان، وجنوبيها بحر فارس، وهي بلاد كثيرة النخل والزرع والمواشي، وتشبه البصرة في كثرة التمور وجودتها وسعة الخيرات.

ينظر: معجم البلدان لياقوت الحموي ٥١٥/٤- ٥١٦، تحقيق فريد عبد العزيز الجندي، دار الكتب العلمية بيروت لبنان، الطبعة الأولى/١٤١٠هـ - ١٩٩٠م.

يقال:(سىراب). يقال أن كيكاوس ملك الفرس لما حدّث نفسه بصعود السماء، صعد فلما غاب عن عيون الناس أمر الله الريح بخذلانه فسقط بسيراف، فقال: اسقوني ماء ولبناً، فسقوه ذلك، بذلك المكان فسمي بذلك لأن « شير » هو اللبن و« آب » هو الماء، ثم عُربّت فقلبت الشين إلى السين والباء إلى الفاء فقيل سيراف[1] ، وينسب إلى سيراف أبو سعيد الحسن بن عبد الله بن المرزبان السيرافي النحوي القاضي ، سكن بغداد، وولي القضاء بها ، ودرس القرآن والقراءات وعلوم القرآن والنحو واللغة والفقه والشعر والعروض والقافية والحساب والهندسة والكلام والفلك والفرائض . وقد اتفقت المصادر والقرائن على كون أبي سعيد فارسي الأصل، وكان أبوه مجوسيا فسماه ابنه بعد اعتناقه الإسلام: عبد الله، وكان اسمه قبل إسلامه بهزاد أو بُزُرْجهْر[2].

---

(1) http://ar.wikipedia.org/wiki.

(2) **ينظر: الإمتاع والمؤانسة لأبي حيان التوحيدي ١٣١/١، صححه وضبطه وشرح غريبه: أحمد أمين وأحمد الزين، منشورات دار مكتبة الحياة - بيروت لبنان، والفهرست لابن النديم ص ٩٣، دار المعرفة - بيروت لبنان، ومعجم الأدباء لياقوت الحموي ٥٠٥/٢، دار الكتب العلمية- بيروت لبنان، الطبعة الأولى/ ١٤١١هـ- ١٩٩١م، وتاريخ بغداد للخطيب البغدادي ٣٤١/٧، دار الكتاب العربي، بيروت، والمنتظم في تاريخ الأمم والملوك لابن الجوزي ٢٦٤/١٤، دراسة وتحقيق محمد عبد القادر عطا ومصطفى عبد القادر عطا، راجعه وصححه نعيم زرزور، دار الكتب العلمية= =بيروت لبنان، الطبعة الأولى/ ١٤١٢هـ-١٩٩٢م، وبغية الوعاة للسيوطي ٤٢٠/١، تحقيق مصطفى عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، الطبعة الأولى، ٢٠٠٤م - ١٤٢٥هـ.**



الشكل رقم (٦)

آثار مدينة سيراف

لقد عرفت مدينة سيراف كواحدة من أهم المراكز التجارية في الشرق بحكم موقعها المتميز على ساحل الخليج العربي. لقد بقيت مدينة سيراف تؤدى دوراً مهماً في حركة التجارة العالمية خلال القرنين الحادي عشر والثاني عشر الميلاديين إلى ان اغار عليها المغول ودمروها فاذا هي اطلال لا يقطنها سوى صيادى السمك.، لذلك فهي مهمة لبلاد فارس والهند والصين، وكانت مراكب الصين الكبيرة تأتي إليها لتنقل ما تجمعه في مينائها من بضائع العراق وعمان وغيرها[1]،وهو ما نجده عند السيرافي، وتبعه في ذلك ابن الفقيه، أن أكثر السفن الصينية تحمل من سيراف، وان المتاع يحمل

---

(١) التاجر، سليمان، سلسلة التواريخ، المصدر السابق ، ص١٥.

من البصرة وعمان، وغيرها إلى سيراف، فيعبأ في السفن الصينية بسيراف، وذلك لكثرة الأمواج في هذا البحر، وقلة الماء في مواضع معينة"[1].

وأشار المقدسي البشاري، إلى أن سيراف " دهليز الصين دون عمان وخزانة فارس "[2].

كما يقول البلخي: " كانت سيراف قبل ذلك مدينة كبيرة مزدحمة بالمتاجر"[3]. ومما زاد في أهمية سيراف الملاحية أن ميناءها كان صالحاً لرسو السفن الكبيرة، ومنها تحول البضائع إلى البصرة والإبلة وغيرها من المراكز ، كما امتاز مينائها بسكون الأمواج فيه وقد ساعد ذلك على زيادة الحركة التجارية ، وكان يعرف هذا الميناء باسم (نابد) وهو خليج ضارب بين جبلين وهو ميناء تزدحم فيه سفن الصيد[4] ، كما يعتبر مخزنا كبيرا لمختلف البضائع والسلع، ولهذا فان رحلات التجار إليه تكاد تكون دائمة، يشترون ويبيعون ما عندهم من امتعة، وقد أشار الإصطخري في هذا المعنى بقوله (ويحمل من سيراف ما يقع إليها من أمتعة البحر من العود والعنبر والكافور وسائر الطيب والأدوية والتوابل ... إلى جميع فارس والدنيا كلها)[5] في الوقت نفسه كانت سيراف تصدر الفوط واللؤلؤ وغيرها[6].

انتعشت الحياة الاقتصادية في سيراف نتيجة التبادلات التجارية، ولكثرة السفن الداخلة والخارجة إلى مينائها، كما زاد من أهميتها حب أهلها للعمل في التجارة

---

(1) السيرافي ، المصدر السابق ، ص ٢٤ ؛ وابن الفقيه، البلدان ، المصدر السابق ، ص ١١.

(2) المقدسي ، أحسن التقاسيم ، المصدر السابق ، ص ٤٢٦.

(3) الألوسي، المرجع السابق، ص. ٧٢.

(٤) ياقوت الحموي، معجم، ٢٩٤/٢ وما بعدها.

(٥) الإصطخري، المسالك والممالك، المصدر السابق، ص٩٢.

(٦) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص٤٤٢.

وركوب البحر وتحملهم الأسفار البعيدة، وساعدهم على ذلك حرفتهم ومعرفتهم بركوب البحر، وفي هذا المعنى يذكر الإصطخري أن احدهم (لم يخرج من السفينة نحوا أربعين سنه، وكان إذا قارب البر اخرج صاحبه لقضاء حوائجه في كل مدينة ويجول من سفينة إلى أخرى إذا انكسرت أو تشعثت فاحتيج إلى إصلاحها)(١)، ولهذا آلت إليهم السيادة البحرية من معظم مناطق الخليج(٢)، ولكثرة عملهم وانشغالهم المستمر فقد أهملوا أنفسهم ولهذا وصف الإصطخري الرجل منهم (فتراه في لباسه لا يتميز عن أجيره)(٣)، وهو دليل واضح عن انشغالهم بالعمل وكثرة المعاملات التجارية المستمرة في الميناء، وقد عملت سيراف ـــــ بحكم موضعها على ساحل بلاد فارس جنوب شيراز ـــ على السيطرة والتحكم بتجارة أقاليم بلاد فارس البحرية، واشتغل أهل سيراف بالتجارة وبلغوا من الثراء حد العجب حتى بلغت ثروة أحد تجارها أربعة ملايين ديناراً اكتسبها من تجارة البحر(٤).

ومع هذا فقد تعرضت المدينة ومينائها إلى منافسة جزيرة قيس التي انتزعت منها السيادة البحرية في نهاية القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي(٥). خصوصاً بعد أن أصابها الدمار على أثر زلزال مروع تعرضت له المدينة سنة ٣٦٦ هـ/ ٩٧٦ م، فهجرها أهلها وأصاب المدينة الركود نتيجة ذلك (٦).

---

(١) الإصطخري، المسالك، ص٨٣.
(٢) المصدر نفسه، ص٩٣.
(٣) المصدر نفسه، ص٨٤.
(٤)المصدر السابق نفسه .
(٥) الحموي، معجم، ٣/٢٩٥.
(٦)الإصطخري، المرجع السابق، ص. ١٣٨.

قال ابن بطوطة بعد خروجه من مدينة خنج بال: ثم سافرنا منها إلى مدينة قيس. وتسمى أيضاً بسيراف، وهي على ساحل بحر الهند المتصل ببحر اليمن وفارس، وعدادها في كور فارس مدينة لها انفساح وسعة، طيبة البقعة، في دورها بساتين عجيبة، فيها الرياحين والأشجار الناضرة. وشرب أهلها من عيون منبعثة من جبالها، وهم عجم من الفرس أشراف، وفيهم طائفة من عرب بني سفاف، وهم الذين يغوصون على الجوهر[1]. ويذكر المؤرخ يوسف ابن المجاور (ت ٦٩٠هـ/ ١٢٩١) في مؤلفه "تاريخ المستبصر" عن احتلال جدة من قبل الفرس بعد خراب سيراف عام(٦٣٣ه/ ٩٧٧م) في أعقاب زلزال[2]. وقد اشار الأستاذ في جامعة السوربون الدكتور أريك فالي بتاريخ ٩/ ٢/ ٢٠١٣ ، في محاضرة له خلال أمسية أقامها فرع جمعية الثقافة والفنون في جدة عن تاريخ جدة ما بين العام ٨٠٠ إلى ١٤٠٠م، إلى أن عدة مصادر ذكرت وجود تجار أتوا من منطقة سيراف، المطلة على الخليج العربي، وكانوا يزودون جدة بالبضائع التجارية الواردة من إيران والهند وتركيا، موضحا أن النشاط السيرافي شهد تراجعا في نهاية القرن الخامس الهجري، حيث هاجر التجار السيرافيين من جدة وتضاءل دورهم التجاري، وبالتالي فقد هؤلاء التجار مكانتهم في المدينة[3].

---

(1)ابن بطوطة، المصدر السابق، ١٣٢/١ .

(2) ابن المجاور (٦٠١ - ٦٩٠ هـ / ١٢٠٥ - ١٢٩١ م) يوسف بن يعقوب بن محمد بن علي الشيباني الدمشقي، أبو الفتح، جمال الدين ابن المجاور، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، تحقيق : ممدوح حسن محمد ، الناشر مكتبة الثقافة الدينية ، القاهرة ، ص٣٤.

(3) نشرت هذه المادة في صحيفة الشرق المطبوعة العدد رقم (٤٣٥) صفحة (٢٩) بتاريخ ١١- ٠٢ -٢٠١٣.

ولم تكن سيراف منطقة صغيرة فلقد كانت تمتد نحو ميلين داخل البحر، وهي تقع على الساحل جنوب الموقع الساحلي الحالي (طاهري) كانت الميناء الأكثر أهمية بالخليج في القرن العاشر على ما نقرأه عند المسعودي (ت ٣٤٦هـ/ ٩٥٧م) في مروج الذهب[1]، وقد تعرضت لزلزال عام ٣٦٦ هـ/ ٩٧٧م، وتُركت تدريجياً لفائدة جزيرة قيس: كيش وقد وجدها ياقوت خراباً عندما زارها.. وهكذا نلاحظ أن ابن بطوطة ربما التبست عليه سيراف بجزيرة قيس التي كانت مقراً – ابتداء من نهاية القرن السابع الهجري/ الرابع عشر الميلادي لدولة تجارية أنشأها جمال الدين إبراهيم السواملي[2] استمرت حتى عام ٧٣١هـ/ ١٣٣١م.

---

(1) المسعودي، مروج الذهب ، ١٧٣/٤..

(2) الصدر جمال الدين إبراهيم بن محمد سعد الطيبي ابن السواملي العراقي، المعروف بابن السواملي، السّفار المعروف بابن السواملي بالسين المهملة وبعد الواو ألف وميم ولام وياء النسب وهو رئيس التجار توفي بشيراز وله ستٌ وسبعون سنة ، والسوامل كالطاسات أو الكاسات أواني مصنوعة من الخزف . وكان يثقب اللؤلؤ فصمد ألفي درهم، ثم تاجر وسار إلى الصين، فتمول وعظم ، وكان معظماً ببلاد الشرق جداً، وكان تاجراً كبيراً، قال ابن منتاب، قال لي جمال الدين السواملي: ما بقي لي شيء سوى هذا الحبّ، وأراني حبّاً فيه ثمانون ألف دينار، فبعثه إلى الصين، فكسب الدرهم تسعةً، وولي ابنه سراج الدين عمر نيابة الملك بالمعبر، وصار ابنه محمد ملك شيراز، وابنه عز الدين كامل جميع الممالك التي لفارس، ورزق جمال الدين من السعادة ما لاحد لها. وقيل: إنه اشترى صدفة مجوفة بدرهم، وذلك في أول سعادته، وكسرها، فخرج منها درة بيضاء مدورة زنتها خمسة عشر حبة، فقيل: إنها قومت على الملك أيضاً بستين ألف دينار، وهي التي كانت أول سعادته . انظر ، بدر الدين العيني ،عقد الجمان في تاريخ أهل الزمان ، (٤٨٥/١) ، : موقع الوراق ، http://www.alwarraq.com ؛ الصفدي ، صلاح الدين خليل بن أيبك بن عبد الله الصفدي (المتوفى: ٧٦٤هـ) ، الوافي بالوفيات ، ج ٦ ، تحقيق: أحمد الأرناؤوط وتركي مصطفى ، الناشر: دار إحياء التراث - بيروت١٤٢٠هـ- ٢٠٠٠م ، الصفحة ٨٩.

جزيرتي قيس (كيش) و جاسك

جزيرة "قيس بن عميرة"، كما ذكرها ياقوت الحموي (٥٧٤ - ٦٢٦ هـ) ، في كتابه "معجم البلدان" ، فيقول: " قيس جزيرة، وهي كيش في بحر عُمان دورها أربعة فراسخ، وهي مدينة مليحة المنظر ذات بساتين وعمارات جيدة، وبها مسكن ملك ذلك البحر صاحب عمان وله ثُلثا دخل البحرين"(١). و كيش تعجيم قيس دليل على أن الأصل في اسم هذه الجزيرة هو قيس، ثم لما لم يستطع الفرس نطق هذه الكلمة بسبب عدم وجود القاف في لغتهم قالوا: "كيش"، وهو الصواب والأقرب إلى الحقيقة، لأن العرب سموا هذه الجزيرة "قيس بن عميرة"، فلم يستطع أهل فارس نطق هذا الاسم فنطقوها بلفظ قريب، ولهذا قال ياقوت: "تعجيم قيس".

وقيس بن عميرة هو من أحفاد عقيل ابن عامر الذي أشار إليه ابن فضل الله العمري : قيس بن عميرة (عميري) بن عقيلة بن شبانة بن قديمة بن نباته بن عامر الخالدي القرشي ، أخبرنا به ياقوت الحموي في كتابه (معجم البلدان) حين قال : " بحرُ فارس هو شعبة من بحر الهند الأعظم واسمه بالفارسية كما ذكره حمزة زراه كامسير وحده من التيز من نواحي مكران على سواحل بحر فارس إلى عبادان ....قال : وهو خليج منخلج من بحر فارس متوجهاً من جهة الجنوب صعُداً إلى جهة الشمال حتى يجاوز جانب الأبلة فيمتزج بماء البطيحة آخر كلامه، ثم يمر من مهروبان نحو الجنوب إلى جنابة بلدة القرامطة ومقابلها في وسط البحر جزيرة خارك ثم يمر في سواحل فارس بسينيز وبوشهر ونجيرم وسيراف ثم بجزيرة اللار إلى قلعة هُزُو ومقابلها في البحر جزيرة قيس بن عُميرة تظهر من بر فارس

---

(١) ياقوت الحموي، معجم، ٤٢٢/٤.

وهي في أيامنا هذه أعمر موضع في بحر فارس وبها مقام سلطان البحر والملك المستولي على تلك النواحي ثم هرموز في بر فارس ومقابلها في اللجة جزيرة عظيمة تعرف بجزيرة الجاسك ثم تيز مُكران[1] على الساحل فبحر فارس وبحر البحرين وعمان واحد على ساحله الشرقي بلاد الفرس وعلى ساحله الغربي بلاد العرب وطوله من الشمال إلى الجنوب "[2]. وقال في موضع آخر من الكتاب :(جَاسَك: بفتح السين المهملة وآخره كاف. جزيرة كبيرة بين جزيرة قيس هي المعروفة بكِيش وعُمَان قبالة مدينة هرمز بينها وبين قيس ثلاثة أيام وفيها مساكن وعمارات يسكنها جُندُ ملك جزيرة قيس وهم رجال أجلاد أكفاء لهم صبر وخبرة بالحرب في البحر وعلاج للسفُن والمراكب ليس لغيرهم وسمعت غير واحد من جزيرة قيس...) [3] . قلت كذا كان في أيامه فمنذ عمّر ابن عميرة جزيرة قيس صارت فرضة الهند وإليها منقلب التجار خربت سيراف وغيرها.

---

(١) بلاد مكران تمتد في جنوب شرق إيران وغرب باكستان، وتطل على بحر العرب. وهيه كانت تابعه لسلطنة عمان من ثم احتلت إيران جزئها الغربي الجزء الواقع في إيران يسمى مكران (بضم الميم)، وهو الإقليم الجنوبي بمحافظة سيستان وبلوشستان. والجزء الشرقي احتلته باكستان وسمته بلوچستان (بلوشستان)، وهو أحد أقاليم الأربعة المكونة لباكستان وبلوجستان تعني أرض البلوش. وقيل ان أصل الكلمة تعود إلى مكران بن فارك بن سام بن نوح (ياقوت الحموي باب الميم مكران) حيث استوطن مكران سلسلة الجبال الفاصلة بين بلاد الفرس وبلاد الهند وتعاقب احفاده من بعده في هذه المنطقة الجبلية التي سميت باسمه اي جبال مكران نسبة إلى مكران بن فارك بن سام بن نوح مكران (ماجان قديما - سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة ومكران الآن) عند الرجوع للخرائط القديمة نجد أن مجان تطلق عليها الثلاثة، مع مرور الزمن تحولت مجان إلى عمان في الجزء الغربي ومكران في الجزء الشرقي، مع العلم إنها كانت بلد واحد في العصور القديمة المصدر التاريخ اليوناني وتاريخ عمان القديم.

انظر، ar.wikipedia.org/wiki/مكران.

(٢) الحموي، معجم، ٩٥/٢.

(٣) الحموي، معجم، ٤٢٢/٤.

ويظهر من كلام ياقوت حول (علاج السفن) أن جزيرة جاسك كانت داراً لصناعة وتصليح السفن والمراكب تابعة لملك جزيرة قيس ، وأن ذكره تخصيصها لسكن جند ملك جزيرة قيس اشارة واضحة الى كونها قاعدة بحرية عسكرية للسفن والمراكب الحربية .

أما قول ياقوت الحموي أن: "كيش: هو تعجيم قيس، جزيرة في وسط البحر تعد من أعمال فارس لأن أهلها فرس، وقد ذكرتها في قيس، وتعدّ في أعمال عُمان"[١].

فانه كان ، من المعلوم أن سلاطين فارس في زمن ياقوت الحموي، قد تغلبوا على كثير من المناطق الساحلية في الخليج من جهة فارس وجزرها، ولكن هذا لا يعني أنّ العرب الذين انتقلوا للعيش في ذلك الساحل منذ قديم الزمان وحكموا الساحل وجزره، تركوا عروبتهم وأصبحوا فُرساً، فهم وإن أتقنوا الفارسية فإنهم لم يتخلوا عن عروبتهم وطبائعهم التي ورثوها من أجدادهم، ولهذا وقع في ظن ياقوت أن كل أهالي جزيرة "قيس" من الفرس، وهذا وهم أسقطه فيه غلبة الفرس في تلك الأيام.

وقد انحصر دور أهل جزيرة قيس في الوساطة التجارية، وقد ذكر التطيلي في ذات المعنى فقال (واغلب سكان الجزيرة دلالون وسطاء بين هذا الحشد الغفير من التجار)[٢] إذ تأتيهم أنواع السلع من الحرير والكتان والقطن وأنواع مختلفة من الحبوب ويأتيها تجار الهند بالعطور والتوابل[٣] حتى صارت مرفأ لمراكب الهند

---

(١) الحموي، معجم، ٤٢٢/٤.

(٢) التطيلي، بنيامين بن يونة، رحلة بنيامين، ترجمة: عزرا حداد، بغداد، ١٩٤٥م، ص١٦٤.

(٣) المصدر نفسه، ص١٦٤.

وغيرهم[1] ومما ساعد على ازدياد الحركة التجارية هو حب أهل جزيرة قيس للعمل في التجارة ونشاطهم الواضح في ذلك. وجاء القرن السادس الهجري/ الثاني عشر الميلادي وجزيرة قيس في أوج مجدها التجاري، إلا أن الحروب التي خاضتها في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي[2] أضعفت من قوتها واثرت تأثيراً واضحا على وضعها الاقتصادي مما أدى إلى ضياع دورها التجاري في منطقة الخليج العربي . فقد دخل حكام جزيرة قيس في صراع مع حكام هرمز، وجهد كلاهما بكافة الوسائل لمنع المراكب التجارية من أن ترسو ببلد خصمه، فكلاهما كانت له أطماعه في الاحتفاظ باحتكار التجارة مع الهند، كذلك سعى حاكم كل منها إلى إجبار ربابنة السفن التجارية على التردد على مينائه وحده دون الميناء الآخر. يقول ابن الأثير في حوادث عام ٦١١هـ/ ١٢١٤م: "وكان بين صاحب هرمز وبين صاحب كيش حروب ومغاورات، كل منهما ينهي أصحاب المراكب أن ترسى ببلد خصمه وهم كذلك إلى الآن" [3] .

ويتضح من كتابات ابن الأثير أن الصراع بين هرمز وجزيرة قيس ظل مستمراً طيلة عصر ابن الأثير وحتى بعد وفاته عام ٦٣٠هـ/ ١٢٣٢م، حيث أصبحت هرمز منافساً قوياً لجزيرة قيس، وذلك بحكم موقعها المتميز، حيث كانت تتحكم في مدخل الخليج، وكان باستطاعة حكامها منع السفن من دخول الخليج والوصول إلى قيس(كيش).

---

(١) الحموي، معجم، ٢٩٥/٩.

(٢) ابن الأثير، ، الكامل في التاريخ، المصدر السابق، ٣٠٣/١٢ .

(٣) خاضت جزيرة قيس حروب طاحنة ومستمرة مع صاحب هرمز وذلك سنة ٦١١هـ/١٢١٤م. للمزيد ينظر: ابن الأثير، ، الكامل في التاريخ، المصدر السابق، ٣٠٣/١٢–٣٠٤.

هذا فضلاً عن أن حكام قيس بعد أن كانوا يعاملون التجار الواردين إلى جزيرتهم معاملة طيبة، ولا يتعسفون معهم في جمع المكوس، غيروا معاملتهم لهم، فقسوا عليهم، وغالوا في تقدير المكوس المفروضة على بضائعهم وزادوها زيادة كبيرة، وأدى ذلك إلى تحول كثير من تجار الشرق عن ميناء قيس(كيش)، مما ساعد هرمز على الخروج منتصرة من الصراع ضد كيش(١) .

وكان أن نجح قطب الدين حاكم هرمز في الاستيلاء على جزيرة قيس والبحرين، وجزء من سواحل بلاد العرب المجاورة للبحرين . على أن المصادر لم تحدد تاريخ هذا الحدث تحديداً قاطعاً وربما يكون قد وقع في عام ٧٣٠هـ/ ١٣٣٠م(٢) . فعندما زار الرحالة ابن بطوطة هرمز وملكها قطب الدين عام ٧٣٢هـ/ ١٣٣٢م، كان قطب الدين قد اتسعت ممتلكاته القديمة، وأصبح يتمتع بفتوحاته الجديدة. ويذكر ابن بطوطة في ثنايا عباراته عن سلطان قطب الدين "إن مغاصات الجوهر تحت حكمه"(٣). وعندما تحدث عن صراع ملك هرمز مع أبناء أخيه قال:" إنهم فروا بالخزائن والأموال والعساكر إلى جزيرة كيش حيث مغاص الجوهر، وصاروا يقطعون الطريق على من يقصد الجزيرة من أهل الهند والسند(٤)هذا يؤكد خضوع جزيرة قيس لنفوذ ملك هرمز وسلطانه.

---

(١) حامد زيان، الحياة في الخليج في العصور الوسطى في ضوء مشاهدات الرحالة ابن بطوطة، دبي ١٩٨٥، ص ٨٩ - ٩٠..

(٢) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة ، مصدر سابق، ص١٨٣..

(٣) المصدر السابق نفسه، ص١٨٣.

(٤) Browne, Literary History, VO. 3. P. 398؛ **وأيضاً:** Elliot.. History Of India, Vo. 4. P. 96؛**وانظر: نعيم زكي، طرق التجارة، ص١١٩..**

هرمز

وهي كما يقول الحموي (مدينة في البحر إليها خور وهي على ضفة ذلك البحر وهي على بر فارس)[1] بدأت هرمز بالنمو خاصة بعد أن أفل نجم جزيرة قيس، فأصبحت فرضة لأهل كرمان[2]، وهي ذات أسواق حافلة بالمتاجر وقد أشاد بجمالها المقدسي[3]، وكانت مخزنا كبيرا تتجمع فيه منتجات الهند والصين واليمن فضلا عن مناطق أخرى[4].

وقد أضاء النشاط التجاري أرجاءها، إذ كانت هرمز القديمة تقع على ساحل الخليج وتتصل به عن طريق قناة. ووصف الإصطخري ذلك بقوله: "عن خليج من بحر فارس يخترق هرموز يسمى الجير فتصل فيه السفن من البحر"[5] . وأكد ذلك الإدريسي فقال: "مدينة هرمز على خليج يسمى الجير، يخرج من بحر فارس، فتدخل فيه السفن من البحر إلى المدينة[6] .

وكان أن تأسست في هرمز القديمة مملكة عربية على يد الشاه محمد وهو قائد عربي يمني عبر الخليج، وأسس لنفسه مملكة على ساحل كرمان، واتخذ من هرمز -الواقعة على ساحل الخليج- عاصمة له، وضرب الشاه محمد عملة باسمه، لذلك لقب بـ

---

(١) الحموي، معجم، ٤٠٢/٥.

(٢) الإصطخري، المسالك، ص٩٩؛ الحموي، معجم، ٤٠٢/٥.

(٣)المقدسي البشاري، احسن التقاسيم ، المصدر السابق ، ص٤١٣.

(٤) ابن الأثير، الكامل، ٣٠٢/١٢؛ الإدريسي، أبو عبد الله محمد بن محمد، كتاب نزهة المشتاق في اختراق الآفاق، روما، ١٩٧٠م، ١٦٧/٢.

(٥)الإصطخري، المصدر السابق، ص٩٩.

(٦)الإدريسي، ج ١، المصدر السابق، ص ٤٣٦.

(محمد درهم) ولكن لا يعرف بالتحديد التاريخ الذي أسس فيه الشاه محمد هذه المملكة[1] .

وقد اشتغل اهل هرمز بالتجارة وفي هذا يقول ابن حوقل: " وكان بها عدة من التجار ذوي اليسار، ومن جملتهم رجل يعرف بحسن بن العباس، له مراكب تسافر إلى أقصى بلاد الهند والصين وكان له غلمان زنوج يضربون على باب مسجده خمس نوب ... وعندما علم محمد بن أرسلان ملك كرمان بذلك قال: لو ضرب خمسين نوبة لما اعترضت له، رجل يتحصل في خزائني من مراكبه في كل سنة نحو مائة ألف دينار، وأنافسه في الريح الهابة"[2] . ويتضح من عبارة ابن حوقل أن عدداً كبيراً من تجار هرمز أثرى ثراء كبيراً من التجارة، حتى بلغت الضرائب التي دفعها أحدهم لملك كرمان مائة ألف دينار في السنة، مما يدل على اتساع تجارته. كذلك يتضح من النص السابق، أن تجار هرمز امتد نشاطهم إلى أقصى بلاد الهند والصين، وإن تجارة هرمز في هذه الفترة المبكرة لم تكن قاصرة على الميدان المحلي دون المشاركة في تجارة العالم. ومما يدل على اتساع تجارة هرمز ما يذكره المقدسي: "ومن عندهم تحمل تمور خراسان ونيل فارس"[3] .

(١) مايلز، الخليج بلدانه وقبائله، ترجمة محمد أمين عبد الله، عمان ١٩٨٢، ص ١٤٠؛ وانظر أيضاً محمد صابر عرب: "هرمز في العصور الوسطى" بحث منشور في مجلة نزوى ١٩٩٥، ص ١١٦..

(٢) ابن حوقل(ت٣٦٧هـ / ٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض ، مكتبة دار الحياة ، بيروت ١٩٩٢، ص ٥٥.

(٣) المقدسي البشاري، احسن التقاسيم ، المصدر السابق، ص ٣٥٤..

وكانت أسواق هرمز القديمة تعج بالحركة والنشاط إذ يذكر المقدسي أن (سوقهم جاد)[1] هذا وإن كانت حركة البيع والشراء داخل الأسواق مقيدة برسوم محددة، تدفع مما جعل المقدسي يقول "والتجارات مقيدة"[2] .

وسرعان ما اتسع النشاط التجاري للمدينة باتساعها وكثرة سكانها في القرن الثاني عشر الميلادي، وأصبحت السفن تأتي إليها من الهند، وتنزل بها البضائع وتحمل منها إلى العديد من البلدان. وفي ذلك يقول ياقوت الحموي: "ترفأ إليها المراكب بأمتعة الهند، وتحمل منها إلى كرمان وسجستان وخراسان وغير ذلك من البلدان"[3] ويذكر ابن الأثير أن هرمز القديمة" كانت مرسى عظيماً، ومجمعاً للتجار من أقاصي الهند والصين واليمن وغيرها من البلاد" [4] . أما عن تجار هرمز المحليين فكانوا عرباً وفرساً، وجميعهم مسلمون، ويذكر بوربوزا أن كثيراً من تجارها أغنياء جداً، ويمتلكون العديد من السفن[5].

وقد تعرضت هرمز لمنافسة شديدة من جانب جزيرة كيش أو قيس[6] ، التي استطاعت فرض سيادتها البحرية على تجارة الخليج منذ نهاية القرن الرابع الهجري العاشر الميلادي، خاصة بعد أن اضمحل شأن سيراف[7] .

---

(١)المقدسي البشاري، احسن التقاسيم ، المصدر السابق، ، ص ٣٥١.

(٢) المقدسي البشاري ، المصدر السابق، ص ٣٥٤..

(٣) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ص ٤٦٠.

(٤) ابن الأثير، المصدر السابق، ج ٢، ص ٣٤٠..

(٥) زيادة ، نقولا ، الجغرافية والرحلات عند العرب، المصدر السابق، ص٢٤٧.

(٦) ياقوت الحموي، معجم البلدان، ج ٧، ص ١٩٦، ص ٣٠٦؛ انظر أيضاً: أبو الفدا: تقويم البلدان، ص ٣٧٣..

(٧) من الجدير بالذكر أن سيراف التي كانت تقع على مسافة أربعة كليو مترات تقريباً من ساحل الخليج العربي، شهدت أوج نشاطها في القرن العاشر، ثم اضمحل شأنها. لمزيد من التفاصيل انظر: أيمن فؤاد، العرب وطريق الهند حتى أواسط القرن السادس، بحث منشور في مجلة المؤرخ المصري،

هذا بالإضافة إلى السياسة التي اتبعها حاكم كيش، وهي سياسة قامت على الاحتكار التجاري ومحاولة فرض السيطرة عن طريق القوة والقرصنة[1] .

الا أن هرمز استطاعت أن تفرض هيبتها ونفذها على التجارة البحرية في الخليج العربي ، حيث يؤكد ذلك ياقوت الحموي بقوله: "ولملكها هيبة وقدر عند ملوك الهند لكثرة مراكبه"[2] . كما يذكر ابن الوردي "أن عنده في الجزيرة على مرسى البحر من المراكب التي تسمى السفينات مائتي مركب وهذه المراكب من عجائب الدنيا، ليس على وجه الأرض ومتن البحور مثلها"[3].

وبعد أن ارهقت الحروب جزيرة قيس وفقدت اهميتها التجارية لهرمز، لم يعد للأخيرة جهة تنافسها في تجارة الخليج، وازداد نشاطها التجاري كما ازدادت أهميتها التجارية وأصبح يرتاد ميناءها التجار من كل صوب وحدب، كما امتلأت أسواقها بمختلف السلع والبضائع من كل أرجاء الدنيا.

ويتحدث ابن بطوطة عن هذا الرواج، " ولا يخفى عنا أن تجار الشرق والغرب فضلوا هرمز لقلة الرسوم الجمركية المفروضة على التجارة، والتي بلغت العشر على جميع البضائع فيما عدا الذهب والفضة"[4] .

العدد الثامن، يناير ١٩٩٢، ص ٦٧. وانظر: عطية القوصي، سيراف وكيش وعدن من القرن الثالث الهجري حتى القرن السادس الهجري، بحث مستخرج من المجلة التاريخية المصرية، المجلد ٢٣، ١٩٧٦، ص ٥٣ - ٥٩. وأيضاً انظر: حامد زيان، الحياة في الخليج في العصور الوسطى ، المصدر السابق، ص ٨٩ - ٩٠..

(١) حامد زيان، الحياة في الخليج، المصدر السابق ، ص ٩١..

(٢) ياقوت الحموي، المصدر السابق، ج ٧، ص ١٩٧.

(٣)ابن الوردي(ت٧٤٩هـ)، زين الدين عمر بن مظفر الشهير بابن الوردي، خريدة العجائب، وفريدة الغرائب، القاهرة ١٨٩١م، ص ٦٠ .

(٤)ابن بطوطة، المصدر السابق، ص١٨٣.

هذا فضلاً عن التسهيلات التي تبذل في هرمز لترغيب التجار في المجيء إليها حيث يحسن أهل هرمز استقبال التجار، وينصبون لهم الخيام من الكتان لتحميهم من أشعة الشمس، ويكثرون من الجمال المحملة بالمياه في الطرقات والأسواق لتوفير حاجتهم من الماء، كم يعاملونهم بأدب وكياسة(١) . يضاف إلى ما سبق أن حركة البيع والشراء في أسواق هرمز كانت تتعرض لرقابة شديدة وصارمة ممن يحاول التلاعب بالميزان أو البيع بأزيد من الأسعار السائدة وكان يتعرض للعقاب الصارم العنيف والحساب العسير(٢) .

وهكذا تجمعت كل ذه العوامل لتجعل هرمز تتصدر تجارة الخليج، هذه فظلت حركة التجارة بها نشطة حتى القرن السادس عشر عندما زارها الرحالة فارتيما فقال: "وترى فيها ثلاثمائة سفينة من مختلف الأنواع، تأتيها من جهات عديدة وبلاد مختلفة.. وفي المدينة ما لا يقل عن أربعمائة تاجر ووكيل يقيمون فيها بصورة دائمة للاهتمام بالسلع المختلفة التي تنقل إليها(٣). وقد عدد الرحالة والباحثون السلع والبضائع التي كانت ترد إلى هرمز من شتى أرجاء الدنيا فقالوا من الهند تأتي التوابل والعقاقير والأحجار الكريمة واللؤلؤ وأنياب الفيل (العاج) والسكر وغيرها من البضائع(٤) . ومن فارس وبلاد العرب تأتي الخيول وأفضل سلالات الحمير والبغال، والتي كانت تباع بسعر أعلى من سعر الخيول نفسها.

---

(١) نعيم زكي، طرق التجارة، المصدر السابق ، ص١١٩.

(٢) شوقي عبد القوي مكاوي. تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية. سلسلة عالم المعرفة(١٥١)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ١٩٩٠م ، ص١٨٢..

(٣)شوقي عبد القوي، المصدر السابق نفسه، ص١٨٢.

(٤) زيادة ، نقولا ، الجغرافية والرحلات عند العرب، الاهلية للنشر والتوزيع، بيروت ١٩٧٢م ، ص٢٤٢.

وقد أرجع ماركو بولو سبب ذلك إلى أنها كانت أسهل مطعماً وأقدر على حمل الأثقال، وأطوع باعاً وأمداً في السفر نهاراً من الخيل[1] . وكان تجار هرمز يبتاعون هذه الخيول والحمير والبغال، ويقومون بحملها وتصديرها إلى بلاد الهند، ويحصلون على أرباح طائلة من وراء ذلك[2] . وإلى جانب الخيول كان يأتي إلى هرمز من بلاد فارس الملابس الموشاة وماء الورد[3] ، ومن البحرين اللآلئ الصغيرة والكبيرة، ومن عدن النحاس والزئبق[4] . وصفوة القول إن هرمز صارت كبرى مستودعات تجارة الشرق. وقد وفد إليها التجار من مختلف البقاع، من الهند والصين والقاهرة والإسكندرية وبلاد الشام وعدن وشرق إفريقية[5].

البصرة[6]

تنطلق أهمية البصرة كمركز للتجارة البحرية من كونها أول مدينة عربية أسسها العرب مع مدينة الكوفة خارج الجزيرة العربية بعد فتوح العراق وانهاء السيطرة الساسانية عليه في القرن الاول الهجري/ السابع الميلادي، وقد مصرت البصرة في زمن الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه)

---

(١) ماركو بولو ، رحلة ماركو بولو، ترجمة وليم مارسدن و عبد العزيز جاويد ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ٢٠٠٤، ص٥٥.

(٢) المصدر السابق نفسه، ص٤٥.

(٣)ماركو بولو، المصدر السابق نفسه ، ص٤٦.

(٤) نعيم زكي، طرق التجارة، المصدر السابق ، ص١١٩.

(٥) نعيم زكي، المصدر السابق نفسه ، ص١١٩.

(٦) البصرة بصرتان العظمى بالعراق وأخرى بالمغرب وسميت بذلك لان فيها حجارة سوداء صلبة، كما وتذهب فرق أخرى إن الحجارة ليست بصلبة سميت بها البصرة. للمزيد من المعلومات: ياقوت الحموي، معجم البلدان، المصدر السابق ، ٤٣٠/١.

سنة ١٦ هـ/ ٦٣٧ م [١]. وقد ازدهرت البصرة سياسيا واقتصاديا واجتماعيا وفكريا منذ تأسيسها واستمرت لقرون عديدة، حيث صارت وحدة إدارية تشمل مدن وقرى ونواح متعددة وصار والي البصرة يجمع في الوقت نفسه إدارة وولاية مدن ومراكز مختلفة كمدينة الأبلة وعبدان والأحواز والبحرين فضلا عن كونه مشرفا فعليا لجبهة قتالية واسعة حتى سجستان شرقا[٢].

وقد هيأها موقعها القريب من شط العرب أن تؤدي دوراً في التجارة البحرية بين العراق من جهة وجنوب وشرق آسيا وبلاد فارس[٣] ، وعن طريق البصرة تبحر السفن متجهة الى الهند والصين او نحو شرق افريقيا[٤] ، في طرق بحرية يسلكها التجار البصريين ، كما يصفها لنا ابن خرداذبة ، فكانت ترد إليها تجارات الهند والصين وفارس وعمان واليمامة والبحرين لتوصلها إلى عاصمة الدولة بغداد عن طريق السفن النهرية. ويذكر أن الخليفة المنصور قال: " كل ما يأتي في دجلة من واسط والبصرة والإبلة والأهواز... فإليها ترقى وبها ترسى" [٥] . فلا ريب إذن أن يكون تاجر البصرة أعظم الناس تجارة[٦] وتكون البصرة فرضة البحر ومطرح البحر

(١) ياقوت الحموي، معجم البلدان، المصدر السابق ، ص ٢٥٠.

(٢) ناجي، عبد الجبار، دراسات في تاريخ المدن العربية الإسلامية، مطبعة جامعة البصرة، ١٩٨٦م، ص١٢٩.

(٣) الطبري، المصدر السابق، ج ٣، ص ٥٩٠.

(٤) ابن خرداذبة (ت٣٠٠هـ/ ٩١٢م) أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله ، المسالك والممالك ، طبعة دي غوية ،بريل ١٨٨٩م ، ص ٥٩ ـ ٦١ ..

(٥) الآلوسي، المرجع السابق، ص ٦٦.

(٦) ابن واضح(ت٢٨٤هـ/٨٩٧م)، احمد بن أبي يعقوب بن جعفر بن وهب ، كتاب البلدان، ليدن، ١٨٩١م ، ص ٧.

ويذكر المقدسي أنه قد شق إليها من دجلة نهرين: نهر معقل في الشمال الشرقي فتأتيه السفن النازلة من بغداد، ونهر الإبلة وتسير فيه السفن من البصرة نحو الجنوب الشرقي إلى الخليج[1] .

وقد أثر ذلك، فضلاً عن إنشاء مدينة البصرة التي حدها الإصطخري بالبادية غرباً ومياه الأنهار شرقاً ونهر المعقل شمالاً ونهر الإبلة جنوباً ، أثر في ميناء الإبلة الذي تضاءلت أهميته واستبدلت تدريجياً بالبصرة. فأصبحت الإبلة ميناء للتجار البصريين ورصيفاً للسفن المتوسطة[2]، في حين تضخمت وظيفة البصرة التجارية مع العالم الخارجي وبالذات مع بلدان المشرق كالهند وسرنديب وإندونيسيا والصين. لذلك اهتم الخلفاء العباسيون بأمن وسلامة هذه المنطقة ، بوضع اسطول بحري جاهز للتصدي لأي هجوم من القراصنة على هذه المنطقة ، فأرسلت الخلافة قوة بحرية سنة (٢١٠ هـ / ٨٢٥ م) استطاعت تأديب القراصنة ، ومنع سفنهم من الاغارة على البصرة[3] .

كما احتلت البصرة مركزاً هاماً في تجارة منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي بفضل موقعها، فكانت السفن القادمة من الهند وسرنديب والصين و عمان واليمن ترسوا بمينائها، وتمر بها القوافل القادمة من جزيرة العرب في حين تتصل بأواسط أسيا عن طريق خرسان ، ولهذا كانت قاعدة مهمة لرفد حركة الفتوح الإسلامية في العهدين

([1])المقدسي ، المصدر السابق، ص ١٢٨.

([2])الدينوري(ت ٢٧٦ هـ/٨٢٨م)، أبو محمد عبد الله بن مسلم ابن قتيبة ، عيون الأخبار، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٢٥، ج ١، ص. ٢١٦.

([3]) فيصل السامر ، السفارات العربية الى الصين في العصور الاسلامية ، مقال في مجلة الجامعة المستنصرية ، ع ٢ ، س ١٩٧١ ، ص ١٩ ..

الراشدي والأموي بحكم موقعها من ناحية وامتداد حدودها عبر ساحل الخليج من ناحية أخرى .

وعن أهميتها الاقتصادية يصفها الجاحظ بقوله: (العراق عين الدنيا والبصرة عين العراق – وباب بغداد الكبير ومدخل دجلتها المتدفق بضروب المتاع وأنواع السلع المجلوبة من إطراف الدنيا)[١].

في حين يصفها اليعقوبي (والبصرة مدينة الدنيا ومعدن تجارتها وأموالها)[٢]، وأصبح ميناؤها العظيم الواسع يعج بحركة السفن البحرية والنهرية، والحركة التجارية دائبة ومستمرة بين شحن وتفريغ[٣]، ولهذا قيل عنها (مأوى كل تاجر وطريق كل عابر)[٤]. حتى اخذ ابناؤها يتفاخرون بها ، فيقول خالد بن صفوان[٥]،عنها (نحن بالبصرة اكثر الناس عاجاً وساجاً وخزاً وديباجاً) [٦].

وكان تجار البصرة يقومون بنقل منتجات البصرة والتي يتصدرها التمر الذي تشتهر البصرة بكثرته ولهذا جاء على لسان الرشيد انه قال (نظرا إلى كل ذهب

---

(١) الجاحظ، (ت٢٥٥هـ/٨٦٨م) أبو عثمان عمرو بن بحر، كتاب التبصير بالتجارة، نشر حسن حسني عبد الوهاب، ط٢، القاهرة، ١٩٣٥م، ص٣ وما بعدها.

(٢)ابن واضح ،كتاب البلدان ، المصدر السابق ، ص٣٢٣.

(٣) زيدان، جرجي، تاريخ المدن الإسلامية، بيروت، د.ت، ١٧٧/٢.

(٤) ابن فقيه الهمداني، مختصر كتاب البلدان، المصدر السابق، ص٩٣.

(٥) خالد بن صفوان بن عبد الله بن عمرو بن الاهتم ، التميمي المنقري ، كان علماً من اعلام الخطابة ، توفي نحو ١٣٣ هـ / ٧٥٠ م . انظر : ابن قتيبة ، المعارف ، ص ١٧٧ . ابن خلكان المصدر السابق ، ج ٣ ، ص ١١ . ١٢ ..

(٦) ابن الفقيه ، مختصر كتاب البلدان ، المصدر السابق ، ص ١٩٢ ؛ ياقوت ، معجم البلدان ، ج ١ ، ص ٤٣٨ .

وفضة على وجه الأرض لا يبلغ ثمن نخل البصرة)[1]، ورغم ما يحمله هذا الكلام من مبالغة فانه من جانب يدل على كثرة إثمار نخيل البصرة. وكان للبصرة نشاطٌ تجارياً ملحوظٌ مع سواحل شرق إفريقيا. وتعد تجارة جلب العبيد رائجة في البصرة [2] .

ان هذا التطور الكبير الذي اصاب البصرة في هذه الحقبة جعلها من اغنى الامصار الاسلامية ، فيصف الجاحظ مدى الرخاء الاقتصادي الذي عم هذه المدينة قائلاً : (وبالبصرة الاثمان ممكنة والمثمنات ممكنة وكذلك الصناعات ، واجور اصحاب الصناعات ، وما ظنك ببلدة يدخلها البادئ من ايام الصدام الى بعد ذلك بأشهر ، ما بين الفي سفينة تمر او اكثر ، لا يبيت فيها سفينة واحدة ، فأن باتت فأن صاحبها هو الذي يبيتها . . . ولو ان رجلاً ابتنى داراً يتممها ويكملها في بغداد ، او بالكوفة او بالأحواز . . . فبلغت نفقتها مائة الف درهم ، فأن البصري اذا يبني مثلها بالبصرة لم تنفق خمسين الفاً ، لأن الدار انما يتم بناؤها بالطين واللبن ، وبالآجر والجص ، والجذوع والسباخ والخشب والحديد والصناع ، وهذا يمكن بالبصرة على الشطر فما يمكن في غيرها[3].

وبلغت تجارة البصرة آفاق الدنيا في ذلك الوقت ، وكانت لأهالي البصرة سفن خاصة بهم يتاجرون بها في أعالي البحار ، ويصلون إلى الهند والصين ، ومما يطلعنا على ذلك النشاط في أهلها قول ابن حوقل : "بأن البصرة موجودة في جميع

ص٣٠(١) القزويني، زكريا محمد بن محمود، آثار البلاد وإخبار العباد، دار صادر، بيروت، ١٩٦٩م، ٩-٣١٢؛ ياقوت ، معجم البلدان ، ج ١ ص ٤٣٩ .

(٢) السعدي، المرجع السابق، ص ٢٤٣.

(٣) الجاحظ الرسائل ، ج ٤ ، ص ١٤٤ ـ ١٤٥.

الأماكن[1]. وكان لازدهار البصرة وتوسعها ، اثره الواضح على ازدهار مركزين بحريين قريبين منها ، وهما الأبلة وشط عثمان وكانا هذين الموضعين قد ارتبطا بالبصرة وقد تطورا واتسعا عمرانياً واجتماعياً على حساب مدينة البصرة لذلك ارتأينا تناولهما بشيء من التفصيل.

الإبلة[2]

تتمتع الإبلة بموقع جغرافي مهم، حيث تقع في نهاية الرأس الجنوبي لنهري دجلة والفرات الصالحين للملاحة وعلى زاوية الخليج الذي يدخل بقناة اصطناعية إلى مدينة البصرة [3]. وهي مدينة قديمة وتمتد إلى عمق تاريخي أقدم وابعد من مدينة البصرة ، حيث يرى البعض أن الاسم الحقيقي للأبلة هو ابولوغوس ذلك المرفأ التجاري الذي تأسس إثناء حملة الإسكندر الكبير[4]على دجلة مقابل مدينة سباسنيوس أو باسنيوس، بغية الاستحواذ على تجارة الخليج العربي والهند، ولكن المرحوم الدكتور جواد علي يشير إلى أن أصل كلمة أبلة أو ابولوكس عراقي قديم . حيث أشير لها في الكتابات الأكدية بكلمة ابولم ، وذلك في نص يرجع إلى الملك

---

(1)ابن حوقل ، صورة الأرض ، المصدر السابق ، ص ٢١.

(٢) الأبلة: اسم بلد ينظر: الحموي، معجم، ٧٦/١ وما بعدها.

(3) العلي ، صالح احمد، خطط البصرة ، مقال كتب في مجلة سومر مجلد ٨ ، بغداد ، س ١٩٥٢ ، ص ٧٢ ـ ٨٣ ، ٢٨١ ـ ٣٠٣ . العيداني ، هدية جوان ، تخطيط مدينة البصرة في القرن الاول ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة بغداد ، ١٩٨٣ ، ص ٥٢ ـ ٥٥ . العلي ، صالح احمد، خطط البصرة ومنطقتها ، مطبعة المجمع العلمي العراقي ، بغداد ، ١٩٨٦ ، ص ٢٨ ، السوداني ، جبهة البصرة ، ص ١٠ . ١٣ .العاني، المرجع السابق، ص. ١٩٣.

(4) ياقوت، معجم ، المصدر السابق، ج ١، ص ٩٧.

تجلات بلاصر الثالث ويقصد بها قبيلة V – bu – Iu ، كما وردت الكلمة ضمن جملة أسماء قبائل التي كانت تقطن المنطقة الجنوبية من العراق أيام سرجون الأكدي ووصل الدكتور جواد علي إلى القول بان هناك صلة بين ابولوكس واوبولم والأبلة، والمهم أيضاً أن ابولوكس هذه كانت تصدر اللؤلؤ والتمر و الذهب ومواد أخرى إلى مواني الخليج العربي والجزيرة العربية [١].

ووصفها البحار تيارجس في المائة الرابعة قبل الميلاد بأنها مستودع تجارات الخليج[٢] . وتمتعت الإبلة بدور الوسيط في التجارة البحرية مع الشرق تحت حكم الدولة الساسانية وكانت فيها مسلحة فارسية للأعاجم، وذلك لمواجهة تحركات القبائل العربية من بكر بن وائل وتميم والتي كانت تشن الحملات ضد قاعدة الفرس في الأبلة، وتشير الروايات إلى أن الأبلة مأهولة بالسكان وهي مرفأ لسفن البحر من عمان والبحرين والصين وغيرها[٣]، وكانت تسمى بأرض الهند أو ثغر الهند، كتعبير واضح عن وصفها كميناء تجاري يتصل عبر دجلة العوراء (شط العرب) والخليج العربي بالهند والصين والواقع ان نهر دجلة العوراء كان صالحا لسير السفن التجارية الكبيرة المتوجهة إلى منطقة الخليج والمحيط الهندي[٤].استخدمها الفرس كميناء رئيس لتجارتهم مع الهند ، واسسوا فيها اكبر

---

(١) علي، جواد، المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام، بيروت، ١٩٧٠م، ص٢٠- ٢١.

(٢) العلي، المرجع السابق، ص ٢٣٢.

(٣)الطبري ، محمد بن جرير ، تاريخ الأمم والملوك، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم، ط ٣، بيروت ١٩٦٧، ٥٩٤/٣–٥٩٥.

(٤) المقدسي ، مطهر بن طاهر(٥٠٧هـ)،البدء والتاريخ،(القاهرة: د تا)،٧٤/٤- ٧٥؛ ناجي، دراسات، ص١٤٦.

حامية عسكرية ، وبقيت الابلة ميناء تجارتهم الى ان حررت من قبل المسلمين في سنة (١٢ هـ / ٦٣٣ م) [١]. بعد أن توجهت إليها أنظار العرب المسلمين منذ عهد مبكر. وكان من ضرورات فتح الإبلة هو إحكام الطوق الاقتصادي على الفرس والسيطرة على طريق الملاحة التجارية مع الهند والصين والعالم. لذلك كتب الخليفة أبو بكر الصديق (رضي الله عنه) إلى خالد بن الوليد بعد أن فرغ من حرب اليمامة سنة ١٢ هـ/ ٦٣٣ م: " أن سِرْ إلى العراق حتى تدخلها وابدأ بفرج الهند، وهي الإبلة " [٢] . إلاّ أنها لم تفتح بصورة كاملة إلا في عهد الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) سنة (١٤ هـ/ ٦٣٥ م) وعلى يد عتبة بن غزوان[٣].

وكانت الإبلة ميناء صالح لرسو السفن البحرية، فكانت السفن المتوسطة تستطيع الوصول إلى الإبلة[٤]. وكان لانتقال الخلافة العباسية إلى بغداد دور في زيادة الاهتمام بالإبلة، وبالتالي أثر في ازدهارها: " ما رأينا مثل الإبلة أقرب مسافة ولا أطيب نطفة ولا أوطأ مطية ولا أربح لتاجر ولا أخفى لعابد" [٥]. لذا زادت أهمية الإبلة الملاحية حتى وصفت بأنها "مرفأ سفن البحر من عمان والبحرين وفارس والهند والصين"[٦].

(١)البلاذري ، فتوح ، ج ٢ ص ٤١٩ ـ ٤٢٠ ؛ ابن رسته ، المصدر السابق ، ص ٩٥ .

(٢) الآلوسي، المرجع السابق، ص. ٦١.

(٣) الطبري ، تاريخ الأمم والملوك، المصدر السابق، ص ٣٤٣.

(٤) المصدر السابق نفسه، ص ٣٥٠.

(٥) الآلوسي، تجارة العراق...، المرجع السابق، ص ٦٣.

(٦) الجاحظ، البيان والتبيُّن، المصدر السابق، ج ٢، ص ٢٩٧.

لذا نظر الخلفاء لهذه المنطقة بعين الاهتمام ، وبذلوا جهوداً كبيرة لتحسين الملاحة في نهر الابلة بتنظيف النهر وكريه ، وانشاء المرتكزات على جانبي النهر ، لغرض تسهيل مهمة انزال بضائع السفن في الابلة[١] ، فانتعشت الابلة واصبحت كما يصفها الاصمعي (حشوش[٢] الدنيا خمسة : الابلة وسيراف ، وعمان ، واردبيل وهيت) [٣] ، فاخذ سكانها يمارسون حرفة التجارة ، ووصلوا الى مناطق تجارية ، ومسالك بحرية لم يعرفها احد غيرهم[٤] .

وكان الاتصال المائي وقرب المسافة بين بغداد العاصمة وميناء الإبلة، فضلاً عن قابلية الميناء لاستيعاب السفن البحرية، ممّا ساعد على وجود حلقات اتصال بحريّ بين الإبلة ومختلف المناطق. فكانت تسمى أرض الهند أو فرج الهند والسند [٥]. وكانت الإبلة تؤمن حاجات الدولة العربية الإسلامية المطلوبة من الهند مثل السيوف والساج والعطور وغيرها من الكماليات التي تطلبها الدولة، خاصة بغداد [٦]. وكانت تستورد من الهند مختلف المواد، خاصة الكمالية منها. أما عن

([١])الدوري ،عبد العزيز، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري ، المطبعة الكاثوليكية ، ط ٢ ، بيروت ، ١٩٧٤ ، ص ١٣٩.

([٢])اي المداخل ، ينظر : ابن منظور(ت ٧١١ هـ/١٣١١ م) ابو الفضل محمد بن مكرم ، لسان العرب ، قدم له الشيخ عبد الله العلايلي ، دار لسان العرب ، بيروت ، د . ت ، ج ١٢ ص ٢٤.

([٣])ياقوت ، معجم البلدان ، ج ١، المصدر السابق ، ص ٧٧.

([٤])النويري ، المصدر السابق ، ج ١٢ ص ١١ ــ ١٢.

([٥]) الدينوري(ت ٢٨٢ هـ / ٨٩٥ م) أبو حنيفة أحمد بن داود ، الأخبار الطوال، تحقيق عبد المنعم عامر، القاهرة، ١٩٦٠ ، ص ١١٧.

([٦])الطبري، المصدر السابق، ج ٣، ص. ٣٤٧؛ راجع أمل عبد الحسين عباس السعدي، الابلة في العصر الإسلامي، رسالة ماجستير، كلية الآداب، ١٩٧٦، ص ٢٣٢.

اتجار الإبلة مع الصين، فكانت هي أيضاً مزدهرة ومتنوعة؛ "كانت مرفأ السفن من الصين "[1]. وتوجد تجارة منتظمة بين الصين والعراق ترد إلى ميناء الإبلة مباشرة، حيث كانت تستورد مختلف السلع التي تحتاجها الدولة وتصدر السلع الفائضة إلى الصين [2].كما تُعَدُّ تجارة الذهب من منطقة سفالة بأرض الزنج أهم الصادرات من شرق إفريقيا إلى العراق عن طريق الإبلة. وفضلاً عن ذلك، كانت للإبلة أهمية في التجارة الداخلية، فكانت تصدر إلى العراق وأنحاء الجزيرة العربية وكذلك اليمن ما تحتاجه من السلع والبضائع الوافدة لها من الخارج[3].

وتلي الأبلة بعد البصرة في المركز التجاري، وقد زارها الرحالة ناصر خسرو في القرن الخامس الهجري فأعجب بجمالها ووصفها بقوله: (مدينة عامرة وقد رأيت قصورها وأسواقها ومساجدها وأربطتها وهي من الجمال بحيث لا يمكن عدها أو وصفها)[4] في حين وصفها ابن بطوطة بقوله: (وكانت الأبلة مدينة عظيمة يقصدها تجار الهند وفارس فخربت)[5]، وهي تقع على نهر سمي باسمها، وكان هذا النهر مزدحما بحركة السفن الكبيرة والصغيرة ، وقد أنشأت على ضفافه إدراج صخرية حتى يسهل النزول إلى مستوى النهر الواطئ وقت الجزر لشحن السفن أو تفريغ

---

(1) العلي، خطط البصرة ، المرجع السابق، ص٢٣٢.

(2) ابن الأثير، الكامل ، المصدر السابق، ج ٢، ص ٢٣٩.

(3) المصدر نفسه، ص ٢٥٤.

(٤) ناصر خسرو (١٠٠٤ - ١٠٨٨ م) ابو معين ناصر بن خسرو الحكيم القبادياني المروزي ، سفر نامة ، ترجمة: د. يحي الخشاب. تصدير: د. عبد الوهاب عزام. الناشر: الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ط٢، القاهرة ١٩٩٣ ، ص١٥.

(٥) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، المصدر السابق، ص١٨٩.

البضائع منها[1]. وكان في الأبلة عامل خاص لجباية عشر التجارة . وقد ولي عشور الابلة في خلافة عمر بن الخطاب (رض) ابو بكرة[2] وتولاه انس بن سيرين في عهد ابن الزبير[3] . وكانت الابلة مركز التجارة البحرية ، في حين كانت الكلاء مركز التجارة المائية والمربد مركز التجارة مع جزيرة العرب والمناطق الغربية واقيمت مراكز الجباية عند نهر معقل والابلة ، وتسمى الحبل ، والعشور ، وقد عرف ابو عبيد الحبل بأنه كان يعترض به العاشر السفن لمنعها من المضي قبل دفعها الصدقة[4] وكان الحبل على نهر معقل في المنطقة الجنوبية [5] ويشير وجود الحبل الى نشاط التجارة في نهر معقل مع كور دجلة والاحواز التي تصدر محاصيلها الزراعية كالحنطة والرز والسكر اضافة الى بعض مصنوعاتها كالمنسوجات مثلاً .

وقد تضاءلت أهمية ميناء الابلة بعد انشاء البصرة فأصبحت ميناء ثانوياً واصبحت البصرة مركزاً للتجارة مع الهند ومع ذلك فقد ضلت الابلة مرفأً تجارياً وفيها دار صناعة لتصليح وصناعة السفن والمراكب ايام العباسيين.

---

(١) الدوري، تاريخ العراق الاقتصادي ، المرجع السابق، ص١٣٥.

(٢)العلي خطط البصرة ، ص ٢٥١ ..

(٣)ابو يوسف ، الخراج ، القاهرة ١٣٥٢ ، ص ١٣٧.

(٤)ابو يوسف ، الخراج ص ١٣٦ ، ابي عبيد ، الاموال ص ٥٣٠ .

(٥)البلاذري ، فتوح ، ص ٣٥٣ .

شط عثمان

يرجع تاريخ هذا الموضع إلى سنة ٢٩هـ/ ٦٤٩م عندما اقطع الخليفة عثمان بن عفان ﷺ هذا الشط إلى عثمان بن أبي العاص[١] الذي كان يتولى حينها أعمال البحرين، وذلك بعد ان كتب الخليفة عثمان ﷺ إلى عبد الله بن عامر والي البصرة في حينها ان اقطع عثمان بن أبي العاص الثقفي ذلك الشط ، وقد كان هذا الموضع (سباخا ومواتا فأحياها)[٢]، وهي قرية مقابل الأبلة من الجهة الجنوبية[٣].

أخذت هذه القرية بالنمو والتطور وصارت اكبر مما كانت عليه في القرن الرابع الهجري/ العاشر الميلادي، حتى صارت مقرا لعدد من عمال البصرة ومنهم عائلة البريدي[٤]، ولعل السبب الرئيسي في تطوير هذه القرية وزيادة أهميتها يرجع إلى ما عانته البصرة خلال إحداث حركة الزنج من مصاعب ومشاكل واضطراب، الأمر الذي دفع أهاليها إلى تركها والتوجه إلى الأبلة وشط عثمان، كذلك دفعت هذه الظروف إلى ان يتخذ البريديون دورهم ومقرهم في شط عثمان بدل من البصرة، وبمرور الزمن تزايدت أهمية هذه القرية بشكل اكبر، وقد وصفها ناصر خسرو بأنها كانت تمثل الجانب الجنوبي من الأبلة حيث يوجد في هذا الموضع الشوارع والمساجد والأربطة والأسواق والأبنية الكبيرة التي تركزت اكثريتها في هذا

---

(١) هو عثمان ابن أبي العاص ابن بشر الثقفي، ساهم في عمليات الفتوحات الإسلامية وفتح اصطخر في بلاد فارس، ناجي، دراسات، ص١٥٠.

(٢) ياقوت الحموي، معجم، المصدر السابق ، ٣٤٤/٣.

(٣) ناجي، دراسات، المرجع السابق ، ص١٥١.

(٤) كان البريديون هم الضامنون لمدينة البصرة أو بالأحرى هم المسيطرون عليها سياسيا وإداريا منذ حوالي سنة (٣٢٠-٣٣٦هـ/٩٣٢-٩٤٧م). ناجي، دراسات، ص١٥١.

الجزء ، وكان ناصر خسرو قد مكث في المدينة ليلة أو ليلتين قبل ان يأخذ سفينة تدعى (بوصى) باتجاه الخليج العربي عبر نهر شط العرب ، مما يدل دلالة واضحة على أنها أصبحت مرسى أو مرفأ للسفن الكبيرة التي تصلح للسفر عبر الخليج العربي وأشار إلى انه حينما اتخذ مع بقية المسافرين هذه السفينة كان هناك ناس كثيرون على جانبي النهر وهم يصيحون (سلمك الله يا بوصي)(١)، وهكذا استمر نمو هذه المدينة الصغيرة عبر التاريخ وفي هذا المعنى يحدثنا القزويني في القرن السابع الهجري / الثالث عشر الميلادي أثناء وصفه مدينة الأبلة إذ يقول أنها كانت عبارة عن جانبين الشمالي ويطلق عليه الأبلة، أما الجانب الجنوبي فهو شط عثمان وكان هو الجانب المأهول والمزدهر وصار يشتمل على عدد من القرى والبساتين المنتجة لمختلف أنواع الفواكه وكان قريبا من الأنهار(٢).

عبادان

وهي ميناء يقع على شط العرب جنوب المحمرة بحوالي (١٨ كم) في جزيرة تحيط بها المياه من جميع جهاتها هي جزيرة خضر ، وتسمى ايضا جزيرة المحـرزي ، أما سبب تسميتها بـ(عـبادان) نسبة الى القائد العربي عـباد بن الحصين وهو اول من رابط بها ، و قال البلاذري: كانت عبادان قطيعة لحمران بن أبان مولى عثمان بن عفان، رضي الله عنه، قطيعة من عبد الملك بن مروان وبعضها فيما يقال من زياد، وكان حمران من سبي عين التمر يدعي أنه من النمر بن قاسط، فقال الحجاج يوما وعنده عباد بن حصين الحبطي: ما يقول حمران؟ لئن انتمى إلى العرب ولم يقل إنه

(١) ناصر خسرو، سفر نامة، المصدر السابق ، ص١٥٠؛ ناجي، دراسات، ص١٥١-١٥٢.

(٢) القزويني، آثار البلاد، ص٢٨٥ وما بعدها.

مولى لعثمان لأضربن عنقه ! فخرج عباد من عند الحجاج مبادراً فأخبر حمران بقوله فوهب له غربي النهر وحبس الشرقي فنسب إلى عباد بن الحصين [1].

وقال ابن حوقل : ... وأما عبادان فحصن صغير على شط البحر ، ومجمع ماء دجلة ، وهو رباط كان فيه المحاربون للصفرية ، والقطرية وغيرهم من متلصصة البحر ، وبها على دوام الايام مرابطون [2].

وقال ابن الكلبي أول من رابط بعبادان عباد بن الحصين قال وكان الربيع بن صبح الفقيه مولى بني سعد جمع مالا من أهل البصرة فحصن به عبادان ورابط فيها والربيع يروي عن الحسن البصري وكان خرج غازيا إلى الهند في البحر فمات فدفن في جزيرة من الجزائر سنة ١٦٠ ه[3] .

والعباد الرجل الكثير العبادة وأما إلحاق الألف والنون فهو لغة مستعملة في البصرة ونواحيها إنهم إذا سموا موضعا أو نسبوه إلى رجل أو صفة يزيدون في آخره ألفا ونونا كقولهم في قرية عندهم منسوبة إلى زياد ابن أبيه زيادان وأخرى إلى عبد الله عبد الليان وأخرى إلى بلال بن أبي بردة بلالان وهذا الموضع فيه قوم مقيمون للعبادة والانقطاع وكانوا قديما في وجه ثغر يسمى الموضع بذلك والله أعلم وهو تحت البصرة قرب البحر الملح فإن دجلة إذا قاربت البحر انفرقت فرقتين عند قرية تسمى المحرزى ففرقة يركب فيها إلى ناحية البحرين نحو بر العرب وهي اليمنى فأما اليسرى فيركب فيها إلى سيراف وجنابة فارس فهي مثلثة الشكل وعبادان في هذه

---

(١) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٤ ، المصدر السابق ، ص ٧٤.

(٢) ابن حوقل ، صورة الارض ، ص ٥٣.

(٣) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٤ ، المصدر السابق ، ص ٧٤.

الجزيرة التي بين النهرين فيها مشاهد ورباطات وهي موضع رديء سبخ لا خير فيه وماؤه ملح فيه قوم منقطعون عليهم وقف في تلك الجزيرة يعطون بعضه وأكثر موادهم من النذور وفيه مشهد لعلي بن أبي طالب رضي الله عنه وغير ذلك وأكثر أكلهم السمك الذي يصطادونه من البحر ويقصدهم المجاورون في المواسم للزيارة ويروى في فضائلها أحاديث غير ثابتة وينسب إليها نفر من الزهاد والمحدثين، منهم: أبو بكر أحمد بن سليمان بن أيوب بن إسحاق بن عبدة بن الربيع العباداني، سكن بغداد وروى عن علي بن حرب الطائي وأحمد بن منصور الزيادي وهلال بن العلاء الرقي، وغيرهم [1] .

---

(١) ياقوت الحموي ، المصدر السابق نفسه ، ص٧٤ .

الفصل السادس

صناعة السفن والمراكب في الخليج العربي

مما لاشك فيه أن الغرض التجاري و العسكري كانا من أهم الأغراض التي دعت إلى تطوير صناعة السفن والمراكب، حتى اطلق عليها ابن خلدون (صناعة التجارة)[1] حيث لقيت هذه الصناعة العناية الكاملة بها منذ القرن الأول الهجري بل وقبله بكثير ، لكنها لم تأخذ مجال التخصص والتنوع والاهتمام إلا في عصور لاحقة ، كما في العصرين الأموي والعباسي . لكن عرب الخليج وبحكم موقعهم الاستراتيجي المطل على البحار جعل منهم صناعاً مهرة وذوي خبرة واسعة في صناعة واصلاح السفن وتراكيبها وبنائها وإدخال التجديدات اللازمة لها من صاري ودقل وصل السفينة والأوتاد ومجاديف الجانبين . وقد امتازت السفن العربية في الخليج العربي والبحر الأحمر بأنها كانت مخاطة وليست مسمرة كما هو الحال في سفن البحر المتوسط[2] .

حيث كانت تخاط بحبال مصنوعة على الأغلب من ألياف النارجيل وهي القلوس أو القنبار ، ويقول ابن بطوطة :" والقنب هو ليف جوز النار جيل وهم يدبغونه فيحق على الساحل ثم يضربونه بالمرازب ثم تعزله النساء وتصنع منه

([1]) ابن خلدون (ت٨٠٨هـ/١٤٠٥م)عبد الرحمن بن محمد؛ مقدمة ابن خلدون ، تحقيق الدكتور علي عبد الواحد وافي ، مطبعة لجنة البيان العربي ،القاهرة ١٩٦٨، ص٤١٠.

([2]) طارق نافع الحمداني ، السفن العربية ونشاطها في البحر الأحمر والمحيط الهندي ، مجلة المورد ، مجلد ١٢ ، عدد ٤ ، ١٩٨٣ ، ص ١٦.

الحبال وبه تخاط مراكب الهند والصين واليمن[1] .كما اجمع المؤرخون ان سفن الخليج العربي والبحر الأحمر كانت تصنع من خشب الساج او خشب جوز الهند والتي امتازت بمتانتها ومرونتها وقوة احتمالها للتأثيرات الجوية والبحرية القاسية في تلك البحار[2] . في حين يذكر السيراني : " إن الخشب الذي استعمله البحارة في الخليج العربي هو خشب النارجيل.."[3] وقد استعمله أهل عمان في صناعة سفنهم وقيل إن خشب النارجيل والصاج، والخشب التنوب كان المستعمل في صناعة السفن التي تمخر عباب البحر . كما استخدمت أخشاب جوز الهند لما عرفت عنها من شدة وقوة ، في صناعة سفن المحيط الهندي ومياه البحر الأحمر حيث تكثر في مياهها الشعب المرجانية والملوحة .

ومن المرجح أن السفن كانت تصنع قديماً بطريقة القشرة، و أن الألواح يتم تثبيتها عن طريق خياطتها بالحبال المصنوعة من قشر نبات النارجيل (القنبار) أو تلك المصنوعة من ألياف النخيل، على إن أقدم وصف للسفن في الخليج العربي جاءت في كتاب «الطواف حول البحر الأحمر» لمؤلف يوناني مجهول و يرجح أنه كتب في القرن الأول الميلادي، و جاء فيه : «ويحمل اللبان من قنا إلى عمانة (أي عمان) أيضاً. وتحمل من عمانة إلى جزيرة العرب السفن المحلية المخيطة المسماة مدارات»[4].

---

(1) ابن بطوطة ، الرحلة ، المصدر السابق ، ص٥٣٤ .

(2) احمد مختار العبادي وآخرون ، تاريخ البحرية الاسلامية في مصر والشام ، ص ٢٥٧ .

(3) ماسيو سابيرو ، تاريخ المشرق ، ترجمة، احمد زكي ، المطبعة الأميرية ، القاهرة ١٩٣١ ص ٤٩.

(4) تطور صناعة السفن في البحرين ، http://bahrain.svalu.com/1059.html.

و يتضح من الوصف أن السفن كانت تخاط ألواحها بالحبال، و يعلق جلازر (١٨٩٠م) [1] على مدارات بقوله «مدارات: المدرعات أي المربوطة بحبال ألياف النخيل». و قد عجز البعض عن تفكيك هذه الملاحظة فالبعض يرجح أن كلمة مدرعات من العربية و هي جمع و مفردها مدرعة و هي مشتقة من درع[2]. والدِّرْعُ في لسان العرب: لَبُوسُ الحديد، وانْدَرأَ يَفْعل كذا وانْدَرَع أَي اندفع؛ وأَنشد: وانْدَرَعَتْ كلَّ عَلاةٍ عَنْسِ، تَدَرُّعَ الليلِ إِذا ما يُمْسِي وادَّرَعَ فلان الليلَ إِذا دخل في ظُلْمته يَسْرِي، والأَصلُ فيه تَدَرَّعَ كأَنه لبس ظلمة الليل فاستتر به. والانْدِراعُ والادِّراعُ: التقدُّم في السير؛ قال: أَمامَ الرَّكْبِ تَنْدَرِعُ انْدِراعا وفي المثل انْدَرَعَ انْدِراعَ المُخَّة وانْقَصَفَ انْقِصافَ البَرْوَقةِ[3]. وهذا المعنى يصف بدقة مسار السفينة واندفاعها في الماء . الا أننا نعتقد أن كلمة (مدارات) ماهي الا كلمة (المُدارَةُ) بالتاء القصيرة والتي عثرنا عليها في المعجم الوسيط والمُدارَةُ: جِلْدٌ يُدارُ ويُخْرَزُ على هيئة الدَّلْو ، ويُسْتَقَى به، وإزارٌ مُوَشًّى كأَن به دائرات [4].

([1]) أدوارد جلازر (Edward Glaser (1855-1908)**) مستشرق أشهر من نَقّب عن نقوش جنوبي الجزيرة العربية، وهو آثاري ورحالة، يهودي الديانة، ولد في ١٥ مارس سنة ١٨٥٥م في يودرزام (بوهيميا في جمهورية التشيك اليوم) وتوفي في منشن في ٧ مايو سنة ١٩٠٨. وعدا جهوده في جمع النقوش العربية الجنوبية (السبئية والمعينية) ألف كتباً في مجال الرحلات والمشاهدات وثقافات القبائل .**http://www.albayan.ae /

([2]) تطور صناعة السفن في البحرين ، http://bahrain.svalu.com/1059.html**..**

([3]) ابن منظور، محمد بن مكرم، لسان العرب ، ج ٥ ، حرف الدال ، ص ٣٢٤.

([4]) المعجم: المعجم الوسيط ، مجمع اللغة العربية، مصطفى ابراهيم، هارون، عبدالسلام محمد ، مطبعة مصر ، القاهرة، مصر ١٩٧٥، باب الدال، ص٣٠٣.

وهو ما ينطبق على وصف السفن والمراكب المخيطة بأمراس من القنبار، وهو قشر جوز النارجيل ، وهذه السفن عرفت لاحقاً بـ(المخروزة) . وفي الواقع إن كانت هذه السفينة موجودة في القرن الأول الميلادي فلابد أنها طورت من سفن معروفة في العهود الأقدم، الأمر الذي يؤكد أن النشاط الملاحي في الخليج العربي قبل العصور الاسلامية وبعدها لم يكن ليزدهر ويتطور ويتسع دون وجود دور لصناعة السفن والمراكب في المراكز والموانئ والمرافئ[1] البحرية المطلة على الخليج العربي ، وذلك لأهمية هذه الصناعة بالنسبة للتجارة ليس فقط في منطقة الخليج العربي بل وفي منطقة شبه الجزيرة العربية بصورة عامة [2].

حيث تعلم عرب الخليج صناعة السفن والمراكب اكثر واعتمدوا شجر جوز الهند والنارجيل واستخدموا في طلاء سفنهم ومراكبهم، الشحم المستخلص من حيتان المحيط ، ناهيك عن استخدامهم القار او الراتينج– Ratingia حتى تباينت دور صناعة السفن في استخدام المواد السالفة الذكر واشتهرت دور صناعة السفن والمراكب في البصرة بصفة خاصة باستخدام النورة في طلاء السفن والمراكب حتى ان سفنها اشتهرت ببياضها[3].

---

(١)المرفأ أو المرسى هو مكان تتخذه السفن للرسو. ويختلف المرفأ عن الميناء فالأخير منشئة ساحلية في البحر يتم فيها تفريق وتحميل السفن . والمِينا مَرْفَأُ السُّفُن يُمدّ ويقصر والمد أكثر سمي بذلك لأن السفن تَني فيه أَي تَفْتُرُ عن جَرْيِها قال كثير في المدّ فلما اسْتَقَلَّتْ ما لمناخ جِمالُها وأَشْرَفِنَ بالأَحْمالِ قلتَ سَفِينُ تَأَطَّرْنَ بالمِيناء ثمَّ جَزَعْنَه وقد لَحَّ مِن أَحْمالِهنَّ شُحُونُ ، فالميناء موضع ترفأ إليه السفن. ويقول الجوهري: الميناء كلاء السفن ومرفؤها، انظر ، ابن منظور، المصدر السابق، ج ١٥ ، الصفحة ٤١٦..

(٢) ابن خلدون ، المقدمة ، المصدر السابق ، ص ٤١٠.

(٣) محمد ياسين الحموي ، تاريخ الأسطول العربي، مطبعة التآخي، دمشق، د. ت، ص ٣٨٢.

وقد اختلفت أنواع وأحجام السفن و المراكب بعضها عن بعض تبعاً لطبيعة البحار التي كانت تسلكها مثل البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي وبحر الصين ، حيث كانت المراكب الصغيرة تستعمل للملاحة الساحلية بينما استعملت السفن الكبيرة للبحار والمحيطات(١). وكانت السفن على انواع كثيرة تختلف شكلاً وقوة فمنها الحربية ومنها التجارية ومنها ما هو للرحلات البحرية الطويلة او للنزهات فقط(٢) .

وقد برع أبناء الخليج في مهنة صنع المراكب والسفن البحرية المسماة بمهنة (القلافة) (٣) وشاع ذكرهم إلى الدول الأخرى وكان من أبرز أسباب براعتهم في هذه المهنة هو احتياجهم الحقيقي لهذه السفن حيث كانوا يعتمدون عليها كثيراً عندما كان البحر مصدر الرزق الأول لأبناء الخليج العربي فكانوا يمارسون صيد الأسماك والغوص على اللؤلؤ، بالإضافة إلى التجارة التي كان العماد الاول فيها هي توفر السفن والمراكب .

---

(١) توفيق سلطان اليوزبكي ، دراسات في النظم العربية الاسلامية ، جامعة الموصل ، الموصل ١٩٧٩ ، ص ٨٧.

(٢)يسرى محمود المدرس ، العرب والملاحة ، مجلة البصرة ، عدد ١٦ ، ١٩٨٢ ، ص ٨٠ ..

(٣) تسمى صناعة السفن في الخليج العربي بـ « القلافة » ولذلك فمن يصنع السفينة يسمى « قلاف » وجمع الكلمة « قلاليف » وقلف السفينة أي قام بخرز خشبها بالألياف، وجعل في خلالها القار، وعادة يعمل القلاف في هذه المهنة منذ طلوع الشمس وحتى غروبها دون توقف إلا لأداء الصلاة أو تناول طعام الغداء، ويكون «القلاف» قد التحق بهذه المهنة منذ طفولته وترعرع في أحضان السفن ليتقن "القلافة" يوماً بعد يوم، وليصبح أكثر مهارة فيها.

http://arabic.rt.com/forum/showthread.php/249246 .

وقد قام الامويون و العباسيون بإنشاء دور متخصصة لصناعة السفن في منطقة الخليج العربي حيث كانت لدور صناعة السفن دورها في تعزيز واسناد الاساطيل البحرية الحربية والتجارية العربية الاسلامية[١] .

ولم تكن السفن الحربية تختلف كثيراً عن السفن التجارية، ومع ذلك كانت مناطق تصنيعها مختلفة، فقد اختصت منطقة البحرين أكثر من غيرها بإنتاج السفن التجارية، في حين كانت مصر، وعكا، وتونس مواطن تصنيع السفن الحربية، وساعد البحرين على ذلك وقوعها على الخليج العربي، والذي كان يعد من أهم طرق المواصلات التجارية البحرية بين الشرق والغرب وكذا ما اكتسبه أهلها من خبرة ملاحية نتيجة احتكاكهم بشعوب لديها خبرات ملاحية كشعوب الهند، والصين[٢] .

ولم تقتصر صناعة السفن على البحرين، بل امتدت إلى مدينة واسط بالعراق وقد تطورت هذه الصناعة في عهد ولاية الحجاج بصفة خاصة[٣]، فقد أدخل تحسينات على صناعة السفن التجارية لتستطيع السير في عرض البحر، فأمر بتكبير

---

(١) لمزيد من المعلومات ينظر ، د. عماد هادي علو ، الاهمية الاستراتيجية لدور صناعة السفن في فتح الاندلس وجزر البحر المتوسط ، بحث منشور في مجلة آفاق الثقافة والتراث التي تصدر عن مركز جمعة الماجد ، العدد ٧٩ ، دولة الامارات العربية المتحدة ، كانون الاول ٢٠١١ .

(٢) عبد الرحمن عبد الكريم نجم ، البحرين في صدر الإسلام وأثرها في حركة الخوارج ، دار الحرية للطباعة ، مطبعة الجمهورية ، بغداد ، الطبعة : ١٩٧٣ ، ص٨٤ .

(٣)أحمد عبد الحميد الشامي ، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى ١٩٧٨ ، ص١٠١ .

حجمها، واستخدام المسامير لتقويتها، والاهتمام بهيكلها[1] ، وكانت السفن التي تصنع في واسط تسمى **الواسطية**، وكانت تنتج مدينة واسط القوارب الصغيرة، والتي كانت تستخدم للنزهة والسفر ونقل السلع التجارية بين واسط والبصرة لضحالة الطريق النهري بينهما وعدم قدرة السفن على السير فيه[2] ، ولم تكن دور صناعة السفن والمراكب في شرق الدولة الأموية متخصصة في إنتاج السفن التجارية فقط وإن كان هو الغالب عليها، بل كان لديها القدرة المزدوجة، فقد قام الحجاج ابن يوسف الثقفي أيضاً ببناء قوة عسكرية بحرية بالخليج العربي وبحر الهند[3] لملاحقة القراصنة ، واخماد الثورات والاضطرابات في منطقة الخليج العربي وتأمين طرق الملاحة التجارية في الخليج العربي.

ولذلك فقد اصبحت صناعة السفن والمراكب في الخليج العربي مهنة برع بها الملاحين وصناع السفن والمراكب في الخليج العربي وكانت تسمى بـ(القلافة) وقلف السفينة أي قام بخرز خشبها بالأليا ف، وجعل في خلالها القار . و من الصعب على ضوء ما توفر من المعلومات ان نقدم سجلا تاريخيا متسلسلا عن تطور صناعة المراكب والسفن في الخليج العربي ، ولكننا سنعتمد على بعض الاشارات التاريخية والادبية المتفرقة للعصر الاسلامي لتصور انواع المراكب التي

---

(١) عصام هاشم الجفري ، التطور الاقتصادي في العصر الأموي رسالة ماجستير ، منشورة على الموقع www.kantakji.com/economics **، ص٢٤٢ .**

(٢)هزاع بن عيد الشمري ، الحجاج بن يوسف الثقفي وجه حضاري في تاريخ الاسلامي ، ط ٢ الناشر : دار أجا ، الرياض ١٩٩٣ م، ص٥٩.

(٣) عبد القادر المعاضيدي ، واسط في العصر الأموي ، جامعة الشارقة ، الشارقة ٢٠٠٥م ص٢٤٣ .

كانت تمخر الخليج العربي والمحيط الهندي ابان العصور الاسلامية . الا أنه من المفيد أن نذكر أن أحوال الملاحة في المحيط الهندي قد فرضت على ملاحي منطقة الخليج العربي ان يبنوا ويصمموا سفنهم بما يتلائم و الطبيعة الجغرافية والمناخ المناسب لمنطقتي الخليج والمحيط الهندي ، وبالشكل الذي يؤمن في الوقت ذاته تجنب اخطار الملاحة ومتاعبها ، فصارت سفن الخليج العربي ذات خصائص فريدة تستند الى خبرة عريقة توارثها سكان المحيط الهندي منذ القدم حتى بلغت ارقى مظاهرها على يد ابناء الخليج خصوصاً في العهد العباسي . ويذكر السيرافي في رحلته " ان الخشب المخروز لا يكون الا لمراكب سيراف خاصة ، ومراكب الشام والروم ممددة غير مخروزة "[1] .

مراحل صناعة السفينة

لقد كانت صناعة السفن أو القلافة تستلزم الأمانة والمهارة، إذ إن أي خطأ في التصنيع قد يؤدي بالسفينة إلى الغرق، وهنا مكمن الخطورة.. فلقد كانت السفن والمراكب تصنع أو تبنى في الخليج العربي عندما ، يقرر أحد التجار أو ربابنة السفن (النوخذة)[2] بناء سفينة شراعية له فإنه عادة ما كان يقوم باستيراد أو شراء الخشب اللازم بنفسه ، وغالباً يكون خشب الساج أو النارجيل الذي يستورد من الهند وجزر ذيبة المهل ، التي يطلق عليها اليوم جزر المالديف [3]، ثم يختار

(1) سليمان السيرافي ، المصدر السابق ، ص ٧٧ ..

(2) محمد مرسي ابو الليل ، الهند والخليج العربي تاريخ وتقاليد وجغرافيا، مطبعة دار السلام، القاهرة، ١٩٧١ ، ص ٢٩.

(٣) جزر المالديف هي جزر صغيرة تقع قرب قارة آسيا في المحيط الهندي، وهي دولة مسلمة حيث أن معظم سكانها مسلمون، ويمر عليها خط الاستواء جنوبا، وكان يسميها العرب قديما ذيبة المَهَل أو

أحد(القلافين) الصناع المعروفين، ويطلب منه بناء سفينة له ذات شكل معين، وسعة معينة [١].

وتبدأ عادة عملية القلافة بعد توفير المواد الخام، والقرار على نوعية السفينة، فتوضع القاعدة الأمامية (البيص) [٢] أي جذع السفينة Keel حسب المقاس المطلوب والمتفق عليه مع صاحب السفينة لان طول البيص أو (الجذع) هو الذي يحدد طول السفينة وحجمها . ويوجه باتجاه القبلة عادة ، و يوضع على (الطموم) وهي اخشاب ترتكز عليها السفينة اثناء مراحل بناء جسمها، لكي يسهل إنزاله إلى البحر عقب اكتماله[٣] ولدى صنع السفينة يقوم الصناع برص الألواح الخشبية فوق جذع السفينة (البيص) ويحيط عمال السفينة بحافتها اطار خشبي للتجميل يعرف

محلديب ويُرجح أنه قد تم تحريفه وأصبح ينطق ماليديف. في العصور القديمة اشتهرت جزر المالديف بالأصداف، حبال جوز الهند، أسماك التونة المجففة (أسماك المالديف)، والعنبر. أستعملت السفن التجارية المحلية والخارجية لتحميل هذه المنتجات إلى سريلانكا ونقلها إلى موانئ أخرى في المحيط الهندي. في القرن الثاني الميلادي كانت تعرف الجزر باسم (جزر المال) من جانب العرب الذين كانوا يسيطرون على طرق التجارة في المحيط الهندي ثم اطلق عليها البحارة العرب لاحقا' تسمية (ذيبة المهل). جزر المالديف قدمت كميات هائلة من الأصداف والتي كانت عملة دولية في الزمن القديم، والصدفة الآن تستعمل كرمز لهيئة النقد (المال) في المالديف. Maloney, Clarence. "Maldives People". Retrieved 2008- 06- 22.

(١)الابشيهي (ت ٨٥٢ هـ / ١٤٤٨ م) ، شهاب الدين محمد بن احمد ، المتطرف من كل فن مستظرف ، نشرة وشرحه ، عبد الحميد احمد حنفي ، القاهرة، (د. ت)، ص ٧.

(٢) البيص : وهو قاعدة السفينة وجذعها . وعمودها الفقري وهو الاساس الذي يبدأ به بناء هيكل السفينة ومنه تمتد اضلاعها ، ويصنع من خشب (الساج أو الفيني أو النارجيل) الذي يتميز بالصلابة والمتانة ويأتي من الهند وجزر المالديف والنيبار http://arabic.rt.com/forum/showthread.php ؛ و . http://www.folkculturebh.org/.

(٣)الابشيهي، المصدر السابق ، ص ١٧٧.

(الزبدرة) [1]. ومن ثم توزيع على جانبي السفينة الجاديف وذلك يعمل فتحة صغيرة للمجداف اولاً ، ولتفريغ ما قد يدخلها من مياه ثانياً. وكانت الواح الهياكل تصنع من خشب الساج الذي اشتهر به عند ابناء الخليج وفي عالم المحيط الهندي باسم النارجيل، ولقد تبين لنا ان التسمية واحدة في أحيان كثيرة. الا أن الحقيقة أن النوعين مختلفين في المزايا والمواصفات العديدة الاخرى [2]. ويصف لنا ابن جبير طريقة بناء تلك السفن وذلك أثناء مشاهدته فيقول: (هي مخيطة بأمراس من القنبار، وهو قشر جوز النارجيل يدرسونه إلى أن يتخبط، ويفتلون منه أمراساً يخيطون بها المراكب ويخللونها بدسر من عيدان النخل، فإذا فرغوا من إنشاء المراكب على هذه الصفة، سقوها بالسمن، أو بدهن الخروع، أو بدهن القرش وهو أحسنها، وهذا القرش حوت عظيم البحر)[3]، وهو بذلك يشير الى آخر مراحل بناء السفن الخليجية وهي مرحلة طلاء السفينة بالزيت وذلك بهدف اللمعان وكذلك بهدف وقايتها من التلف، وسد الثقوب في بدنها حيث استعمل القار ودهن الحوت في سد الثقوب والشقوق فيما بين الألواح بعد خياطتها او تعميرها[4]. ومن ثم يكون إنزال السفينة إلى البحر وتدشينها في جو من البهجة والفرحة، و يختلف الوقت اللازم لبناء سفينة، كون هذا الأمر يعتمد على نوعية السفينة و مواصفاتها بالإضافة إلى حجمها

---

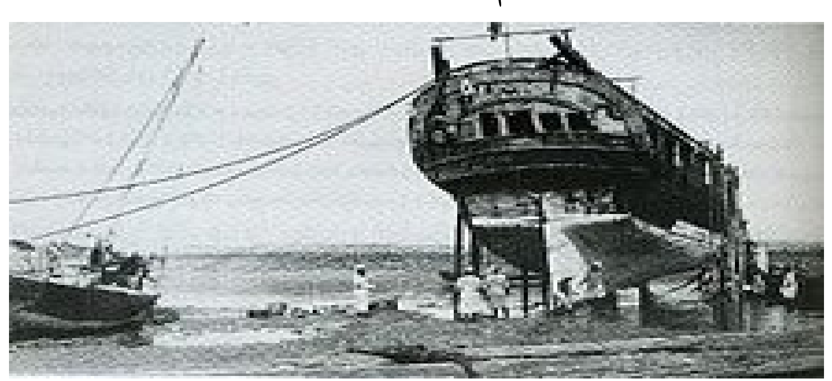
(1) الزبدرة : طوق من الخشب المرصع او الصاجي يحاط باطار السفينة او بحدود المراكب لإضفاء صفه جمالية علية ويدهن ويزيت بالشحم والزيوت . راجع: ابن منظور ، المصدر السابق، ص ٤١٣.

(2) ابن الاكفاني (ت ٨٠٣ هـ) ، أبو عبد الله شمس الدين محمد بن إبراهيم الأنصاري ، نخب الذخائر في أحوال الجواهر ، نشر وتحقيق ، انستاس الكر ملي، القاهرة، ١٩٣٩ م، ص ٣٢٤.

(٣)ابن جبير (ت٦١٤هـ/١٢١٧م) محمد بن احمد الكناني الأندلسي البلنسي ، رحلة ابن جبير ، دار صادر، بيروت، ١٩٥٩م، ص٤٧.

(٤) حسن صالح شهاب، العرب والبحر، مجلة التراث الشعبي، عدد ٣ ـ ٤، بغداد، ١٩٧٩م ص ٣٣٦.

وعدد القلاليف العاملين بها. ويعرفنا ابن جبير على طريقة ربط الواح المركب او السفينة فمنها المخيطة بأمراس من القنبار، وهو قشر جوز النارجيل يدرسونه إلى أن يتخبط، وهذه السفن تعرف بـ(المخروزة) [1] ، في حين هناك سفن أخرى تستخدم فيها المسامير والمعروفة بالمقيرة المسمرة، ويبدو ان الحجاج بن يوسف الثقفي هو (أول من أجرى في البحر السفن المقيرة المسمرة غير المخرزة والمدهونة والمسطحة)[2]، في حين كانت سفن البصرة بيضاء لأنها (مشحمة بالشحم والنورة)[3].



الشكل رقم(٧)

صناعة السفن في الخليج العربي

---

(١) والخرز : خياطة الأدم . وكل كتبة من الأدم : خرزة ، على التشبيه بذلك يعني كل ثقبة وخيطها . وفي المثل : اجمع سيرين في خرزة أي اقض حاجتين في حاجة ، والجمع خرز . وقد خرز الخف وغيره يخرزه ويخرزه خرزا ؛ والخراز : صانع ذلك ، وحرفته الخرازة ، والمخرز ما يخرز به ، ابن منظور ، لسان العرب ، الجزء الخامس ، حرف الخاء ، خرز ، ص٤٠٣..

(٢) الجاحظ، أبو عثمان بن بحر (ت٢٥٥هـ/٨٦٨)، كتاب الحيوان، تحقيق: عبد السلام محمد هارون، القاهرة، ١٩٣٨م، ٨٢/١.

(٣) المسعودي، مروج الذهب ، ١٧٣/٤؛ متز، ادم، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو زيد، القاهرة، ١٩٥٧م، ٤٢٣/٢.

صناعة الصواري والأشرعة

كانت الصواري[١] ، وقصبات الأشرعة في السفن والمراكب الاسلامية ، في الخليج العربي ، شأنها شأن هياكل السفن والمراكب تصنع من خشب الساج أو النارجيل وجوز الهند . وانفرد صاري السفينة عند بحارة الخليج العربي باسم خاص هو (الدقل) [٢] لان كلمة الصاري استخدمت في سفن البحر المتوسط ومعنى الدقل في الاصل (جذع النخلة) مما يدلل على الطابع المحلي لهذا الجزء الهام من السفينة حيث توافر النخيل على شواطئ الخليج العربي ، وكان طول الدقل أو الصاري يتناسب و حجم السفينة وحمولتها ولكن بطبيعة الحال كان يتسم بجميع الاحوال بطول وهذا امر طبيعي لأجل الافادة من تيارات وحركة الرياح[٣].

ورغم أنه لم يرد ذكر صريح يشير الى ان السفينة كانت تزود بأكثر من صار واحد الا انه من الممكن الاستدلال بعبارات وردت تشير الى (الصاري الكبير) أي أنه كان هناك آخر صغير ، وهذا يعني أن السفن في الخليج العربي ، كانت تزود بصاريين كما هو الحال في الأنواع الحديثة اليوم وكانت الصواري ولا تزال مرتفعة بالنسبة للمركب ، وقد يبلغ ارتفاعها تسعين قدما ، أو أكثر .

---

(١) الصاري : كلمة حضرمية دارجة تعني العمود القائم في وسط السفينة.

(٢) والدقل والدوقل : خشبة طويلة تشد في وسط السفينة يمد عليها الشراع . وفي الحديث : فصعد القرد الدقل ، هو من ذلك ، وتسميه البحرية الصاري ، وقيل : الدقل سهم السفينة ، وأصله من ذلك الأول الذي هو ضرب من النخل ، ابن منظور ، لسان العرب ، المصدر السابق ، ج٥، ص٢٣٢؛ و جاء في المعجم الوسيط أن الدَّقَلُ خشبةٌ طويلةٌ تُشَد في وسط السفينة يُمَد عليها الشِّراع.

(٣) نيقولا زيادة ، الجغرافية والرحلات ، عند العرب ، دار الكتاب اللبناني ، بيروت ، ١٩٦٢ ، ص ٣٨١.

وكانت الأشرعة تنسج اما من سعف النارجيل او سعف النخيل ، أو من القطن و تتم صناعة الشراع من أحد أنواع النسيج الذي يسمى (الغزل) ، وكان يستورد ايضاً من الهند والماليبار . ويتم تفصيل الشراع بالشكل المناسب على هيئة درجات يقوم البحارة بتفصيلها تحت أشراف واحد منهم في الساحات وعلى البحر إلى قطع مستطيلة يخطها البحارة بأيديهم بواسطة أداة تسمى (الميبر) [1]. وتقوى حواف الشراع بالحبال السميكة، وتتم خياطة جميع حوافه لضمان تماسكه . وكان المركب يحمل شراعين ، شراع الليل والأحوال الجوية السيئة ، وآخر للنهار والأحوال الجوية الملائمة ولم يكن بالإمكان ثني الأشرعة أو تقليل مساحتها .

و كان استعمال الشراع المربع يكاد يكون عاماً في العالم القديم ، فالشراع المربع وان كان يؤمن الاستقرار للمراكب في البحار المضطربة ، الا انه يصعب التحكم فيه اذا كانت الريح معاكسة . وفي الوقت الذي كان فيه، استعمال الشراع المربع ذي الحبال المربعة يكاد يكون عاما في منطقة البحر المتوسط ، كانت الحاجة الى تطوير اجهزة الاشرعة في الخليج العربي و تأثيرات ظروف الابحار في المحيط الهندي قد أفرز حاجة المراكب العربية من الوزن الخفيف الى الابحار نحو الشرق سالكة الطرق البحرية التجارية في اتجاهات معاكسة للرياح الشمالية الشرقية وكان هذا يتطلب بطبيعة الحال صنع مراكب تستطيع الابحار في الاتجاه المعاكس للريح ، وكانت أسهل طريقة هو تركيب شراع مربع يمتد من المقدمة الى المؤخرة مع خفضه قليلا

---

(1) الميبر هي الإبرة الطويلة والتي تستخدم في تخييط الأقمشة الخشنة كالأشرعة وغيرها ، انظر، ابن خرداذبة (ت ٣٠٠ هـ) ، أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله ، المسالك والممالك ، تحقيق دي غوية، دار صادر، بيروت، د . ت، ص ١٦٨ - ١٦٩ .

عند المقدمة لتوفير طاقة جذب لحفظ التوازن وقد جرى العمل بهذا قرونا عديدة قبل الميلاد ، ولا يزال موجودا في سيلان (سرنديب أو سريلانكا، اليوم) و جاوه حتى اليوم ومن المحتمل بنوع خاص أن بعض أساليب مد الشراع من المقدمة الى المؤخرة قد نشأ في بلاد الملاحة النهرية حيث المساحة محددة بخلاف السير في البحر وحيث تعتبر سهولة التحريك امرا اساسيا .

فظهر في منطقة الخليج العربي الشراع المثلث الذي يتم تثبيته في المقدمة والمؤخرة وهو النوع المستعمل بشكل واسع في منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي حتى يومنا هذا ، ويعد الشراع العربي المثلث جهازا ممتازا وقد نشأ نتيجة لهذا التطور وبالتالي فهو اقرب ان يكون شراعاً مربع الاضلاع ويبلغ معدل نسبة الثنية الأمامية بالمقارنة الى الامتداد الخلفي (الشفرة) حوالي١:٦ ولعل تطوير هذا الشراع قد تم في الخليج العربي والبحر الأحمر قبل الإسلام في فترة لم تتعد العهد الساساني وعند ابحار المركب مع اتجاه الريح فإنه يستطيع السير بالشراع العربي المثلث تماما كما يستطيع بالشراع المربع . لذلك فقد اتسمت سفن الخليج العربي بخاصية استخدام الشراع المثلث الممتد بطول السفينة[1] ، وكانت مميزات هذا الشراع بالإضافة الى ما ذكرنا سابقاً ، تأمين قدرة للسفينة على الإلتفاف السريع عند تغير اتجاه الريح فجأة ، وتسهيل تحويل مجرى السفينة بين الصخور والشعاب ، والسير بمهارة مذهلة في المجاري الضيقة[2] . وكانت الاشرعة تصنع اما من اوراق شجر جوز الهند أو سعف النخيل او من النسيج القطني .

---

(١) شوقي عبد القوي عثمان ، المصدر السابق ، ص ١٢٦.

(٢) حسن صالح شهاب ، المصدر السابق ، ص ٣٣٦.

وقد أثر تصميم الشراع على تصميم المركب الشراعي فظهرت ثلاث انواع رئيسية من المراكب تبعاً لنوع الشراع المستخدم ، الأول ويكون فيه الطرف الأمامي والدفة في القارب منحنيين قليلاً في النوع المسمى «صمعة» بينما يزداد ذلك الانحناء في النوع المسمى «بوم»[1] في حين يكون الطرف الأمامي في القوارب المسماه «جالبوت» في وضع عمودي ويجري بناء جميع التصاميم الثلاثة بأحجام متنوعة كثيرة.

مواد بناء السفن

لقد تنوعت مواد بناء السفن المسمرة والسفن غير المسمرة (المخروزة). وتعتبر (الأخشاب) أهم المواد المستخدمة في صناعة السفن الخليجية ، مثل خشب (الساج) وهي من المواد الأساسية في الصناعات المحلية المختلفة ، وفضلا عن استخدامها في صناعة السفن وغيرها من المواد الاولية اللازمة لصناعة وادامة السفن والمراكب .

ويعد خشب الساج من أهم الأخشاب المستخدمة في صناعة السفن، وقد استخدمته البصرة وبغداد كثيراً، ويجلب من الهند والسند[2] والزنج[3]، لصنع السفن، والمراكب . وكان بعض التجار يفضل صنع السفينة في الهند وذلك لعدة اسباب منها لتوفير تكاليف نقل خشب الساج ، أو الاطمئنان الى جودة نوعيته أو أن

---

(١) سعاد ماهر ، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية. الناشر: دار الكاتب العربي للطباعة والنشر. القاهرة ١٩٦٧م ، ص ٣٣١.

(٢) المسعودي، مروج الذهب، ٩/٢؛ ابن سعيد المغربي، كتاب الجغرافية، ص١١٩.

(٣) العاني ، عبد الرحمن عبد الكريم ، عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، اطروحة دكتوراه، جامعة بغداد ، كلية الآداب، ١٩٧٥ م ، ص١٢١.

ظروف صفقته التجارية تدفعه الى بناء السفينة من مكان قريب للصفقة التي تعاقد عليها أو لان تكاليف بناء السفينة في الهند كانت اقل منها في موانئ الخليج العربي وهو الاحتمال الاكثر ترجيحاً. وكان خشب الساج أو النارجيل يستورد من الهند وجزر المالديف ، وهي المناطق التي يحتمل أن انتقلت منها زراعة النارجيل إلى سواحل الخليج العربي[1]. وقد شهدت هذه الجزر نشاطاً ملحوظاً في بناء السفن ويقول أبو زيد الحسن السيرافي (ت٣٨٥هـ) الذي عاش في القرن الرابع هـ/ العاشر الميلادي ، بأن جماعات من عمان كانوا يفدون إلى تلك الجزر التي تزرع جوز الهند ومعهم أدواتهم وعدتهم ويقوموا بقطع ما يشاؤون من تلك الأشجار ثم يتركونه ليجف، وينزعون عنه الأوراق ويفتلون من لحاء أشجاره حبالاً يصنعون منها المراكب. وكان شجر جوز الهند متعدد الفوائد بالنسبة لبحارة الخليج العربي فمنه أيضاً يصنعون أشرعة السفن[2].

ومن الأخشاب المهمة التي كانت تدخل في صناعة السفن الخيزران الذي يستعمل ايضاً للرماح وهي أهم أسلحة المقاتلين في الاسطول والفرسان في الجيش العربي الاسلامي، كما اشتهرت الرماح الخطية التي تستورد قناها من الهند[3] السند[4] وجزيرة الرامي[5] وكله[6] . ومن أنواع الخشب الأخرى الأبنوس الذي كان يجلب

(١) القلقشندي ، أحمد بن علي صبح الأعشى في صناعة الإنشا ، ج٥ ، ص١١.

(٢) انظر ، رحلة السيرافي ، ص٨٥.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى، ١٣٣/٢ -١٣٤؛ العاني، عمان، ص١٢٢.

(٤) ابن خرداذبة، المسالك، ص٦٢ و ص٧٠.

(٥) المصدر نفسه، ص٦٥.

(٦) المصدر نفسه، ص٦٦.

من بلاد الزنج[1]، وكذلك الصندل[2] الذي يجلب من الهند[3] وشلاهط[4] وغيرها[5]. بالإضافة إلى استخدام أنواع أخرى من الاخشاب .

ومن المواد الاولية اللازمة لصناعة السفن (مسامير السفن) والذي يصل طول بعضها إلى ذراع. وكذلك (الفتايل) وهي خيوط قطنية توضع في الفراغات بين الأخشاب بعد دهنها، وكذلك هناك (حبال السفن) والمصنوعة من الليف، وهناك أيضاً (الغزل) والمستخدم لصناعة الشراع، بالإضافة إلى (زيت الصل) المستخرج من الأسماك، وأيضاً (الشونة) التي تتشكل من خلط الجير والدهن، حيث يتم طلاء الجزء السفلي للسفينة بهدف مقاومة الخشب للملوحة.

أنواع السفن والمراكب الخليجية

كانت السفن التي والمراكب التي استخدمها الملاحون والتجار المسلمون في رحلاتهم التجارية، الى الشرق الاقصى وسواحل افريقيا متعددة الأنواع والاشكال فمنها الكبيرة للرحلات الطويلة ومنها المتوسطة والصغيرة للرحلات القريبة، و تتحدث بعض المصادر عن شكل نوع من المراكب والسفن التي كانت مستعملة في

---

(١) العاني، عمان، ص١٢١.

(٢) العود الطيب الرائحة، ويكون احمر واصفر وابيض ، الصابي(ت٤٤٨هـ) ، أبو الحسن هلال بن المحسن، رسوم دار الخلافة، دار الإنفاق، القاهرة، ٢٠٠٣م، ص١٠١.

(٣) ابن خرداذبة، المسالك، ص٧٠.

(٤) المصدر نفسه، ص٦٦؛ وشلاهط: جزيرة بلاوان بالفليبين ، قال ياقوت الحموى: بالتحريك، وآخره نون: جزيره عظيمه دورها ثمانمائة فرسخ، بها سرنديب وعدّة ملوك لا يدين بعضهم لبعض، والبحر الذي عندها يسمّى شلاهط، ، ياقوت الحموي، معجم البلدان ٣/ ٣٥٧؛ كذلك الطبري ، المصدر السابق ، ص٥٦٦.

(٥) كما يستورد كذلك من عمان والصين، انظر العاني، عمان، المرجع السابق ، ص١٢٣.

الخليج العربي، وقد ضرب "لبيد بن ربيعة العامري" مثلًا بسفينة "الهندي" في طولها وعرضها وفي إحكام عملها، عملها صانعها من صفائح مشبوحة ودهنها وسد المسافات التي تكون بين صفائح الخشب حتى لا ينفذ منها ماء البحر[١] ، مما يدل بالطبع على وقوفه عليها وعلى شهرة تلك السفن في تلك الأيام.

أما الشاعر الازدي طرفة بن العبد، فقد تفاخر بسفينة عظيمة سميت بـ(الخلية) [٢] والجمع خلايا. وقيل: هي التي يتبعها زورق صغير، قال فيها طرفة بن العبد:

كأن حدوج المالكية، غدوة ... خلايا سفين بالنواصف من دد[٣]

وقد ذكرها الأعشى[4] أيضاً بقوله:

وما مزيدٌ من خليج الفرات جون غواربه تلتطم

يكب الخلية ذات القلاع وقد كاد جؤجؤها[٥] ينحطم

تكأكأ ملاحها وسطها من الخوف كوثلها يلتزم

و مما ذكره الادريسي عن أسطول قيس من أن ملك جزيرة قيس كان مرهوب الجانب وكان أهل الهند يخشونه ولا يستطيعون مقاومته إلا بنوع من المراكب تسمى (المشيات)، تستطيع رغم أنها من قطعة واحدة أن تحمل مائتي رجل كما يقول أن

---

(١) شرح ديوان لبيد"ص١٤٢".

(٢) لسان العرب ، ٢/٢،١٤/ ٢٤١ ؛ و تاج العروس"١٠/ ١١٩"خلا".

(٣) الحدوج مراكب النساء واحدها حدج، والمالكية نسبة إلى مالك من بني ضبيعة- الخلايا السفن العظام -النواصف واحدتها ناصفة وهي موضع متسع من الأودية. وقيل هي مجاري الماء إلى الأودية- و دد -اسم مكان..

(٤) الأعشى ، ديوانه ، طبعة دار النهضة ، بيروت ، ص ١٤٧.

(٥) جؤجؤ : صدر السفينة .

أحد الرحالة المعاصرين قد ذكر أن لملك قيس خمسين من هذه المراكب، وهي مصنوعة من كتلة خشبية واحدة تبدو وكأنها قارب ضخم جداً من قوارب (الهورى) الذي لا يزال يستخدم في عمان حتى اليوم[١]. والهوري قارب منحوت من جذوع الأشجار ويصنع من خشب العنبة المستورد من ساحل المليبار.

في حين ذكر ابن الوردي بان نوعاً من المراكب تنحت من خشبة واحدة وتتسع لـ (١٥٠) رجل وسماها السفينة(السفيات) وكانت تعود لصاحب جزيرة قيس في الخليج العربي وعلى غرارها سفينة تسمى (التقيرة) [٢] وهي سفينة تنحت من سوق الشجر (من جزر الملايو) وهي من انواع خشب الساج ، وباحتمال كبير ان هناك سفينة كانت عند اهل الخليج العربي في العصر العباسي المتأخر مزودة بشراعين وهي ميزة فريدة ظهرت لأول مرة في مياه الخليج العربي[٣].ومن أنواع السفن الحربية التي كانت تستخدم في الخليج العربي في العصور الاسلامية (البارجة) ، والجمع "البوارج". وذكر أنها السفن الكبار، وأنها سفينة من سفن البحر تتخذ للقتال[٤] . حيث استخدمها القراصنة في شن هجوماتهم على السفن والتجار المسلمين في المحيط الهندي ، بالإضافة الى سفينة اصغر حجماً اطلق عليها (البيرة) .

---

(١) إسماعيل الأمين ، العُمانيون رواد البحر ، رياض الريس للكتب والنشر، بيروت ١٩٩٠م ، ص٣٥- ٣٤؛ أنظر كذلك، مسلم بن جمعة بن علي العريمي، إطلالة على الملاحة البحرية عبر ميناء صور عبر التاريخ ، حصاد ندوة اقامها المنتدى الأدبي في صور ١٩٩٥م ، ط١ ،وزارة الثقافة العمانية ، مسقط ٢٠٠٠ ، ص٢٠.

(٢) سليمان ابراهيم العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي ، ط ١، مطبعة المدني، القاهرة ١٩٧٩ ، ص ٢ .

(٣) ابن الوردي(ت ٨٥٢هـ/ ١٤٤٧ م) ، سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر بن الوردي، ، خريدة العجائب وفريدة الغرائب ، المحقق : أنور محمود زناتي ،الناشر : مكتبة الثقافة الإسلامية القاهرة ٢٠٠٨ م، ص ٥٧.

(٤) لسان العرب"٢/ ٢١٣"، القاموس"١/ ١٧٨"، تاج العروس"٢/ ٧"،"برج"، المخصص"١٠/ ٢٦" ؛ المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام ٦/ ٤٦٥.

وقد وصف المسعودي في مؤلفه «كتاب التنبيه والاشراف» البواخر بانها من مراكب الهند وأشار الى ان القراصنة الميد كانوا يستعملون البوارج في مهاجمة السفن الاسلامية . والبارجة كلمة معربة عن الكلمة الهندية (بيرة) بمعنى السفينة الحربية الكبيرة ثم استعملها العرب كصفة ، فقالوا سفينة بارجة أي سفينة كبيرة مكشوفة [1]. وذكر البلاذري ان العرب المسلمين استخدموا البوارج في فتح الهند والسند في العصر العباسي [2].. أما (البيرة) فكانت قوارب صغيرة استخدمها القراصنة في تنقلاتهم من مكان الى آخر ويقطعون فيها ايضاً على المراكب المتجهة الى موانئ الهند والسند والمغادرة منها الى الخليج العربي والبحر الأحمر . وقد ذكرها البيروني في كتابيه: «تحقيق ما للهند» و»الجماهر في معرفة الجواهر» ان لصوص البحر (القراصنة) كانوا يتصدون في الزوارق واسمها بيرة » [3] .

وقد استخدم أمام الاباضية غسان عبد الله اليحمدي سنة ١٩٢ه/٨٠٧م سفن خفيفة الحركة سماها (الشذاة) أو (الشذى) [4] لمطاردة وحرب القراصنة الميد الذين كانوا يتعرضون للسفن التجارية العربية في الخليج العربي وسواحل السند .

أما(الاهورة) فهي سفينة من نوع اوسع واقصر خصصت للخلفاء والسلاطين والامراء أخذ العرب طريقة بناءها من الهند[5]. كما كانت هناك سفينة

---

(١) سعاد ماهر ، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، المرجع السابق ، ص ٣٣٠.

(٢) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٦٢٤ .

(٣)البيروني ، تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل ومرذوله ، ط(٢) ، بيروت ١٩٨٣ م ص ١٤٨.

(٤) الأزكوى ، تاريخ عمان المقتبس من كتاب كشف الغمة ، تحقيق عبدالمجيد القيسي ، ط(٣) عمان ١٩٩٢ م، ص ٤٧ ؛ السالمي ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان ، الهند ، (د.ت) ج ١ ، ص ٨٣ ؛ انظر أيضًا : سيف المريخي ، القرصنة في الخليج العربي ، ص ١٧٤.

(٥) سليمان العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

اخرى هي (القرقور أو قرقورة) وهي ضرب من السفن، وقيل: هي السفينة العظيمة أو الطويلة والقرقور من أطول السفن. وجمعه قراقير. وفي الحديث: "فإذا دخل أهل الجنة ، الجنة ركب شهداء البحر في قراقير من در[1]. والقرقور مركب متعددة الصواري والشراع كبيرة الحجم كانت تستعمل في تموين الأسطول ، ونظراً لضخامتها ، فقد كانت بطيئة الحركة . وفي القرن الخامس عشر الميلادي ، اصبحت القرقورة من المراكب التجارية ، و كانت مستديرة الشكل ولها نتوءات كثيرة على جانبيها تحميها من الاحتكاك بأرضية الموانئ[2]، وكانت تسير بصورة أساسية عن طريق المجاديف[3].



الشكل رقم(٨)

سفينة القرقور

---

(١) لسان العرب ، ٥/ ٩١ .

(٢) سعاد ساهر ، المصدر السابق ، ص ٣٦٣.

(٣) سعيد عبد الفتاح عاشور ، السفن الاسلامية ، المجلة التاريخية المصرية ، مجلد ٢٤ ، سنة ١٩٧٧ ، ص٨٥.

وقد كان هناك عدد من انواع السفن التي استخدمت في منطقة الخليج العربي ، تشبه في بنائها سفن ومراكب أمم اخرى ، والدليل على ذلك الاسماء التي احتفظت بها وأطلقت عليها، مثل ما ذكر ناصر خسرو وفي كتابه السفرنامه أن سفينة (البوصي) هي تعريب لكلمة بورس الفارسية [(١)]. كما استخدم كل من هارون الرشيد والمتوكل العابسين للنزهة مراكب من الصين تسمى (الزو) أي سفن الضوء وقد ذكرها ابن بطوطة ضمن مراكب الصين المتوسطة الحجم[(٢)] . وهذا يدل على التأثر والتأثير وتبادل المعلومات وعمق وسعة العلاقات بين سكان الخليج العربي والامم الآسيوية الاخرى المطلة على المحيط الهندي . وقد اشتهر أهل عمان بصناعة سفن عرفت باسم (المدرعات) كانوا يبيعونها الى تجار المحيط الهندي [(٣)].

كما استخدم العباسيون مراكب (السميريات) في حرب الزنج، وهي مراكب صغيرة وصل تعدادها في القرن الرابع الهجري في نهر دجلة ثلاثين الفاً[(٤)] اما (الحرّاقات) وهي نوع من السفن فيها مرامي للنيران استعملها الخليفة العباسي الامين للنزهة والابهة في اواخر سنة (١٩٨ ه) وقد انفق على بناءها اموال كثيرة[(٥)] وقد ذكرت المصادر التاريخية أن الامين، قد أمر بعمل خمس (حرّاقات) ، أمر بعملها على صورة الأسد والفيل والعقاب والحية والفرس، وانفق مالاً عظيماً بلغ

---

(١) نعيم زكي فهمي، المرجع السابق، ص ٤.

(٢) خالد العزي ، الخليج العربي، مطبعة الجاحظ ، بغداد، ١٩٧٢ ، ص ٢٩.

(٣) سليمان العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(٤) خالد العزي ، الخليج العربي ، المرجع السابق ، ص ٢٩.

(٥) الطبري، المصدر السابق، ص ٥٦ .

على أحداهما ثلاثة ملايين درهم، ثم بناءه عدة قصور[١]. كما ذكرت المصادر التاريخية ، أن من أسماء السفن الكبيرة (الخلج) [٢]. وقيل: إنها دون العدولية. وأما (الصلفة) فسفينة كبيرة، و(الزنبرية) نوع من أنواع السفن الكبيرة[٣] ، اما(الشبارة) فهي سفينة استعملت للحرب والتجارة في مياه الخليج العربي القريبة وكان للمأمون اربعة الاف منها فضلاً عن وجود سفينة اخرى تشبهها تسمى(الطيارة) استخدمت لركوب اهل السلطة والسياسة كانت من اسرع السفن المتوسطة والصغيرة المعتمدة آنذاك[٤]. وكانت السفن التي تستعمل لصيد الأسماك وللغوص بحثاً عن اللؤلؤ، متوسطة الحجم ، تبنى وتصمم على أساس الإبحار بها في مياه الخليج العربي ، و كانت تمتاز برشاقة مقدمتها وسلاستها، حتى يسهل تنقلها من مكان إلى آخر، بواسطة المجاديف والأشرعة، ومن الأمثلة على هذا النوع من السفن (الجالبوت) وهي سفينة متوسطة الحجم «طول قاعدتها حوالي ٤٥ قدماً» وتتميز بعمود مقدمتها الواقف رأساً على القاعدة ، وطاقم يتألف من ٢٥ إلى ٣٠ بحاراً. وهناك (الشوعي) و(السنبوك) وهي سفن للغوص تسير بواسطة الأشرعة والمجاديف، وتستعمل للغوص بحثاً عن اللؤلؤ كما أنها تتميز بمؤخرتها غير المدببة والتي غالباً ما تزينها النقوش الجميلة وطاقم قد يصل الى ٥٠ بحاراً. و(السنبوك) كان أكثر انتشاراً في الخليج العربي و المحيط الهندي[٥] ، حيث ذكره ابن بطوطة في

---

(١) ابن الاثير، الكامل في التاريخ، ج٥، ص٢٩٤.

(٢) تاج العروس" ١٠/ ١١٩"، "خلا"، القاموس" ٤/ ٣٢٥".

(٣) المخصص" ١٠/ ٢٥ وما بعدها".

(٤) الطبري،المصدر السابق، ص٥٠٦.

(٥) شوقي عبد القوي عثمان ، المصدر السابق ، ص ١٥١.

رحلته فقال " ثم ركبت من ساحل البصرة في صنبوق (سنبوق) وهو القارب الصغير الى الابلة "[١]، وقد كان استعمال السنبوق لصيد اللؤلؤ في الخليج أمر شائع ويبلغ معدل طول السنبوق من (٢٥-٤٠) قدماً ، وله دفة ومجاذيف وصار واحد وشراعه مربع ولكنه صغير الحجم[٢]. اما (السنيوف) و(المطيال) ، فهي سفن صغيرة أو مراكب كانت تستخدم بين الموانئ القريبة من بعضها في الخليج العربي ، وتستخدم ايضاً في استقبال السفن الكبرى القادمة من عرض البحر وتيسر اعمالها اثناء رسوها وكانت تنقل الركاب والبضائع من تلك السفن الكبيرة اذا ما اضطرها الجزر في البحر الى الرسو بعيداً عن الشاطئ [٣].

ومن الجدير بالذكر ان انواع السفن والمراكب في الخليج العربي والمحيط الهندي اكبر وأكثر تنوعاً من سفن البحر المتوسط ، ذلك لأن النشاط التجاري كان اكبر في الخليج العربي والمحيط الهندي ، وان المسافة التي كان على السفن والمراكب قطعها أكبر بالإضافة الى طبيعة الاخطار الملاحية والظروف المناخية المختلفة التي كان على السفن العربية مواجهتها اثناء ابحارها بين الجزيرة العربية و الهند والصين. لذلك تطلب الامر من صناعة سفن تجارية، ضخامة الحجم وذات مقدرة كبيرة على النقل، وتصميماً مناسباً للتصدي للأمواج العالية في البحار العميقة، مثل المحيط الهندي وبحر العرب، وقد برع القلافين في تصميم أنواع مختلفة من السفن الشراعية تمتاز بمقدرتها على نقل البضائع وقدرتها على الابحار والمناورة في ظروف البحار المختلفة .

---

(١) ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ج١ ، ص ١١٧.

(٢) شوقي عبد القوي عثمان ، المصدر السابق ، ص ١٥٣.

(٣) سليمان العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

خصائص ومميزات السفن العربية في الخليج

نجح البحارة والملاحين والقلافين العرب في الخليج العربي في بناء وصناعة السفن الخشبية الشراعية الكبيرة والمتوسطة والتي مخرت عباب البحار والمحيطات ومرت بالعواصف والبحار الهائجة و كانت تبحر بكل أمان وسلامة. فأقبل تجار المحيط الهندي على شراء انواع مختلفة من السفن المصنعة في الخليج العربي [١]. وقد امتزت السفن والمراكب العربية في الخليج العربي وجنوب الجزيرة العربية بما يلي : ــ

(١) تميزت سفن الخليج العربي، باستخدام الألياف بدل المسامير في ربط اجزاءها حيث كانت تسمى بـ (المخروزة) .

(٢) كان من اهم ميزات شراع السفينة في الخليج العربي الشراع المثلث الممتد من المقدمة الى المؤخرة بدل الشراع العريض المربع [٢]. وكان هذا الشراع يصنع من نسيج من اوراق جوز الهند او من سعف النخيل او من نسيج قطني خاص بالشراع نفسه وله القدرة على التحرك والمتانة .

(٣) انفرد بحارة الخليج العربي بتسمية صاري السفينة بـ (الدقل) [٣] لان كلمة ساري استخدمت في سفن البحر المتوسط ، الأمر الذي يدل بشكل

---

(١) سليمان العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(٢) جاك ريسلر ، الحضارة العربية ، ترجمة غنيم عبدون، الدار المصرية ، القاهرة، د. ت، ص ١٧٩ ؛ وكذلك: نيقولا زيادة ، الجغرافية والرحلات، المرجع السابق، ص ٣٨١.

(٣) ابن منظور ، لسان العرب ، المصدر السابق ، ج٥، ص٢٣٢؛ و جاء في المعجم الوسيط أن الدَّقَلُ خشبةٌ طويلةٌ تُشَد في وسط السفينة يُمَد عليها الشِّراع.

واضح على الطابع المحلي لهذا الجزء الهام من السفينة حيث توافر النخيل على شواطئ الخليج العربي ، وكان الدقل يتراوح طوله او قصره حسب حجم السفينة وحمولتها.

(٤) تميزت سفن الخليج العربي بالمؤخرة المدببة للسفينة التي تشبه مقدمتها ، وهي خاصية تميزت بها السفن العربية في الخليج ، مثل **القنجة والسنبوق والجالبوت** و **البغلــة** والتي تعتبر من أقدم انواع السفن التي تجوب البحار الهندية[١] من الطراز القديم الذي ينتهي بطرف حاد مدبب في المقدمة والمؤخرة [٢] ، وتعد من اكبر أنواع السفن المعروفة [٣] ، ولهذه السفن صار واحد وشراع مثلث الشكل وتبنى السفينة من جذوع الاشجار والألواح الخشبية [٤]، وتستخدم للأغراض التجارية في اعالي البحار [٥] . ومن سفن الخليج الاخرى ذات الطرف المدبب **البــوم** ، وهي من السفن التجارية التي كانت تستعمل في المحيط الهندي والبحر الأحمر لنقل البضائع التجارية ، وهي من الطراز القديم الذي ينتهي بطرف حاد مدبب في المقدمة والمؤخرة [٦] .

---

(١) شوقي عبد القوي عثمان ، المصدر السابق ، ص ١٣٩ .

(٢) سعاد ماهر ، المرجع السابق ، ص ٣٣٤.

(٣) محمد رشيد الفيل ، المصدر السابق ، ص ١٠٢.

(٤) شوقي عبد القوي عثمان ، المصدر السابق ، ص ١٣٩.

(٥) احمد الشامي ، (لجنة تدوين تاريخ قطر) ، ج٢ ، قطر ، ١٩٧٦ ، ص ٣٤٣.

(٦) سعاد ماهر ، المرجع السابق ، ص ٣٣١.

سفن ومراكب المحيط الهندي

كان هناك تباين واضح في اساليب صناعة السفن والمراكب في موانئ المحيط الهندي فضلاً عن الاختلاف في مواصفاتها أما ابرز السفن والمراكب غير العربية التي كانت تبحر في الخليج العربي والمحيط الهندي فقد كانت السفن والمراكب الصينية ، وقد ترك ابن بطوطة في مذكراته، وصفاً شاملاً لسفن الصين ومراكبهم، وطريقة صنعهم لها، فهناك ثلاثة أصناف لمراكب الصين: الكبار منها تسمى (الجنك)، والمتوسطة تسمى (الزو)، والصغار يسمى مفردها (الكمكم)، ويحتوي المركب الكبير من ثلاثة قلوع إلى اثني عشر قلعاً، وتصنع قلوعه من الخيزران منسوجة بالحصر، ويخدم المركب ألف رجل فما دون، منهم البحرية ستمائة، والمقاتلة أربعمائة، وفيها الرماة، وأصحاب الدرق الذين يرمون بالنفط، ولا تُصنع هذه المراكب إلا بمدينة الزيتون، أو بصين صينية، أو صين كلان، ويعتمدون في إنشاء المركب على صنع حائطين من الخشب ضخمين جداً، موصولة بالعرض والطول بمسامير ضخام، طول المسمار منها ثلاثة أذرع ، فإذا التأم الحائطان الخشبيان، صنعوا على أعلاها فرش المركب، وعلى جوانب ذلك الخشب توضع المجاديف، وهي كبار كالصواري. يجدف واحدها العشرة إلى الخمسة عشر رجلاً. ويزرعون الخضر والبقول والزنجبيل في أحواض خشب. ويعاملون وكيل المركب كأنه أمير كبير، تحف به عند نزوله الرماة والحبشان بالحراب والسيوف والأطبال والاطباق[1].

اما السفن والمراكب الهندية فقد كان اشهرها (الجاكر) وهو نوع من سفن الهند الكبيرة التي تستخدم لنقل التجارات بين الصين ومدن البحر الأحمر والخليج العربي

([1]) سعاد ماهر ، المرجع نفسه ، ص ٤٣٧ – ٤٣٨.

كما انها تستخدم في أوقات الحرب حيث انها تتسع أعداد كبيرة من الفرسان المقاتلين [1] . ويصفها ابن بطوطة فيقول "وركبنا في مركب وجعلنا فيه من خيل سبعين فرساً ، وجعلنا فيها مع الخيل اصحابنا في مركب آخر ، وكان ركوبي في الجاكر ، وكان فيه خمسون راميا وخمسون من المقاتلة الحبشان" [2].

([1]) بشير حمود كاظم ، تجارة البحر الأحمر خلال القرنين (١٥-١٦) الميلاديين ، رسالة ماجستير غير منشورة ، معهد البحوث والدراسات العربية ، جامعة الدول العربية ، بغداد ، ١٩٨٦ ص ٣٨.

([2])ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ١٢٣.

الباب الثالث

صراع القوى البحرية في الخليج العربي



الفصل السابع

الحملات البحرية في الخليج العربي

ابان العصور الاسلامية

مدخل

لم يكن استخدام البحر بالنسبة لسكان الخليج العربي ، يقتصر على الاستخدام التجاري وصيد الاسماك والغوص من أجل اللؤلؤ فقط ، بل قام سكان الخليج العربي باستخدام البحر في صراعاتهم ومعاركهم في فترات متقدمة سبقت ظهور الاسلام ، مستخدمين مختلف أنواع السفن والمراكب . وان ما وصلنا من المصادر التاريخية يشير الى أن عرب البحرين استخدموا السفن للقيام بإنزال بحري على السواحل الشرقية للخليج العربي ، فعندما مات ملك الفرس هرمز الثاني ابن نرسى ابن بهرام(٣٠٢-٣٠٩م)، أوصى لابنه سابور وكان صغيراً ، فطمعت في مملكته الترك والروم والعرب ، وكان العرب أقرب الناس الى الفرس فسار جمع من عبد القيس وغيرهم من عرب البحرين وعبروا البحر الى بلاد فارس وسواحل أردشير وغلبوا أهلها على مواشيهم ومعايشهم ، ويبدو أنهم مكثوا في الجانب الشرقي من الخليج عدَّة سنين[1] .

و بعد ظهور الاسلام في القرن السابع الميلادي ، و وصوله الى سواحل الخليج العربي شهدت تلك السواحل تشكيل أولى الاساطيل البحرية الاسلامية ، الا أن

---

(1)ابن الاثير ، الكامل في التاريخ :٣٩١/١ ؛ الطبري ، تاريخ الطبري ، ١/ ٤٩٦ .

دورها في الفتوحات الاسلامية لم يكن كدور تلك الاساطيل الاسلامية التي شهدتها مياه البحر المتوسط ، وذلك بسبب خلو منطقة الخليج العربي من تهديدات الاساطيل البحرية المعادية عدا تهديدات سفن القراصنة ولصوص البحر ، بالإضافة الى سيطرة الدولة الاسلامية في الجزيرة العربية على ضفتي الخليج العربي، وتوسعها براً باتجاه الشرق في العصرين الاموي والعباسي في وقت لاحق. ومع ذلك فان مياه وشواطئ الخليج العربي شهدت عدداً غير قليل من المعارك البحرية ، التي كان الغرض منها في الغالب نشر الدين الاسلامي في اطار الفتوحات الاسلامية ، أو للقضاء على الاضطرابات السياسية التي شهدتها بعض مناطق الخليج العربي ، بالإضافة الى تأمين الطرق الملاحية وحماية السفن التجارية المبحرة في الخليج والمحيط الهندي من تهديدات القراصنة الذين كان خطرهم يهدد سلامة وانسيابية الحركة التجارية مع الشرق الاقصى والسواحل الافريقية .

الاسلام والحرب في البحر

مما يدل على أن العرب كانوا على صلة وثيقة بالبحر وأنهم كانوا يعرفونه ويعرفون احواله كما يعرفون أهميته بالنسبة لتجارتهم ومعاشهم ، اهتمام القرآن الكريم بالبحر وتكرار كل ماله صلة بالبحر عدة مرات [١] .

حيث وردت كلمة " بحر و البحر " حوالي ثلاثين مرة[٢] ، وكلمة بحران وبحرين خمس مرات[١] وكلمة "البحار" مرتين[٢]وكلمة "أبحر" مرة واحدة[٣]وكلمة "الفلك " ثلاثاً

---

(١) طه حسين ، في الأدب الجاهلي ، دار المعارف ، القاهرة ١٩٦٨ ، ص ٧٩.

(٢)القرآن الكريم : البقرة (٥٠ ،١٦٤)؛ المائدة (٩٦)؛ الاعراف (١٦٣ ،١٣٨)؛ ابراهيم (٣٢)؛ الاسراء (٦٦،٧٠ ،٦٧)؛ الكهف (١٠٩ ،٧٩ ،٦١)؛ طه (٧٧)؛ الحج (٦٥) ؛ النور (٤٠)؛

وعشرين مرة [٤]وكلمة "سفينة" أربع مرات[٥] . ومع كل هذه الاشارات الى البحر ، فانه لم يعرف عن الرسولﷺ أنه ركب البحـــر.

الا أنه ورد عن النبي ﷺ الكثير من الاحاديث والاشارات حول فضل الجهاد في البحر على غيره من أنواع الجهاد بالحديث المروي عن عبد الله بن عمرو بن العاص رضي اللّه عنهما، قال : قال رسول اللّه ﷺ : (... غزوة في البحر خير من عشر غزوات في البر ومن أجاز البحر فكأنما. أجاز الأودية كلها)[٦] رواه الطبراني عن يحيى بن سعيد الأنصاري.

كما ورد عن النبي ﷺ انه قال: (من رابط في شيء من سواحل المسلمين ثلاثة أيام ، أجزأت عنه رباط سنة) [٧] وفي حديث أم حرام بنت ملحان انه قال: (عرض علي قوم غزاة من أمتي يركبون ثبج البحر ملوكا ،على الأسرة ، أو مثل الملوك على الأسرة . فقالت :ادع الله أن يجعلني منهم)[٨].. وعن عائشة رضي اللّه عنها،

لقمان (٢٧)؛ الشورى (٣٢)؛ الرحمن (٢٤)؛ الانعام (٩٧ ،٦٣ ،٥٩)؛ يونس (٢٢)؛ الروم (٤١)؛ الطور (٦)؛ النحل (١٤)؛ الشعراء (٦٣)؛ الدخان (٢٤)؛ الجاثية (١٢)..

(١)القرآن الكريم : فاطر (١٢)؛ الكهف (٦٠)؛ الفرقان (٥٣)؛ النمل (٦١)؛ الرحمن (١٩)..

(٢)القرآن الكريم : التكوير (٦)؛ الانفطار (٣)..

(٣)القرآن الكريم : لقمان (٢٧)..

(٤)القرآن الكريم: البقرة (١٦٤)؛ الأعراف (٦٤)؛ يونس (٧٣ ، ٢٢)؛ الشعراء (١١٩)؛ المؤمنون (٢٨ ، ٢٢ ،)؛ الروم (٤٦)؛ الجاثية (١٢)؛ غافر (٨٠)؛ العنكبوت (٦٥)؛ يس (٤١)؛ الصافات (١٤٠)؛ الزخرف٢٨ (١٢)؛ هود (٣٨ ،٣٧)؛ إبراهيم (٣٢)؛ النحل (١٤)؛ الإسراء (٦٦)؛ الحج (٦٥)؛ لقمان (٣١)؛ فاطر (١٢).

(٥)القرآن الكريم : الكهف (٧٩ ،٧١)؛ العنكبوت (١٥)..

(٦) قال عنه الشيخ ناصر الدين الألباني : حديث صحيح (فقه السيرة ص٢١٢) ..

(٧) ابن كثير ، الاجتهاد في طلب الجهاد ، ص٩ .

(٨) ابن كثير ، ص١٩ .

قالت : لو كنت رجلا لم أجاهد إلا في البحر، وذلك أني سمعت رسول اللّه ﷺ، يقول : "من أصابه ميد في البحر كان كالمتشحط في دمه في البر"[1]. رواه سعيد بن منصور في سننه. وعن سعد بن جنادة رضي اللّه عنه[2]، أن رسول اللّه ﷺ قال : "شهداء البحر أفضل عند اللّه من شهداء البر"[3].

استناداً لما سبق فان الجهاد في البحر كان مما حث عليه رسول اللّه ﷺ وأوصى صحابته بتبنيه والقيام به لما فيه من اجر وخير وقد فضل رسول اللّه ﷺ الجهاد في البحر على غيره من أنواع الجهاد ، صحيح أن رسول اللّه ﷺ لم يغزو في البحر ، الا أن ذلك لم يكن متاحاً والدعوة الاسلامية في بداية عهدها ، كما لم تكن الدولة الاسلامية الفتية قد تمكنت من العوامل الاقتصادية والبشرية والسياسية التي تمكنها من اعداد وصناعة وتنظيم الاساطيل البحرية الحربية للجهاد بها في البحر !

الا أن رسول اللّه ﷺ كان قد حث صحابته في السنة الخامسة [4] للبعثة النبوية الشريفة على الهجرة بحراً إلى الحبشة [5] . فخرج فوج من المسلمين مكوناً من اثني عشر رجلاً و أربع نسوة، و كان في مقدمتهم عثمان بن عفان (رض) [6] ، ومعه زوجته رقية بنت رسول اللّه ﷺ [7] ، وكان رحيلهم تسللاً تحت جنح الظلام حتى

---

[1] المائد هو: الذي يدور رأسه عند ركوب البحر.

[2] سعد بن جنادة والد عطية العوفي، من عوف بن ثعلبة بن سعد بن ذبيان، كان في أول من أن النبي ﷺمن أهل الطائف فأسلم . انظر: أسد الغابة في معرفة الصحابة: ٢ /١٩٧٣، ط الشعب.

[3] قال الشيخ ناصر الدين الألباني : حديث ضعيف . صحيح وضعيف الجامع الصغير برقم ١٨٦٧.

(٤) الطبقات: لابن سعد ٢٠٤/١.

(٥) انظر: السيرة لابن كثير ١٧/١، وسنده صحيح .

(٦) انظر: فتح الباري ١٨٨/٧، ولم أجد ذلك في المطبوع من تاريخ البسوي: المعرفة والتاريخ.

(٧) انظر السيرة النبوية لابن هشام ٣٤٣/١، تاريخ الأمم والملوك للطبري ٣٣١/٢.

لا تشعر بهم قريش، حتى انتهوا إلى ميناء صغيرا على شاطئ البحر الأحمر هو ميناء الشيبة (قرب جدة حاليا) وهيأ الله للمسلمين سفينتين للتجار أقلعتا وقت وصولهم فحملوهم معهم إلى أرض الحبشة بنصف دينار وجاءت قريش في أثرهم حتى جاءوا البحر فلم يدركوا منهم أحداً .

ثم استمر المسلمون بركوب البحر الى الحبشة مهاجرين هرباً من اضطهاد قريش بعد أن اشتد حصار قريش ومقاطعتهم رسول اللّه ﷺ ، وبني هاشم في شعب أبي طالب واكتمل عدد المسلمين بالحبشة في هذه المرة اثنين وثمانين في معظم الروايات ولكن المدقق في قائمة ابن هشام يجد أن عدد المسلمين في الحبشة كان ٧٨ رجلا و ١٧ امرأة و ٨ من الأبناء فيكون عدد المهاجرين ١٠٣ في مقدمتهم جعفر بن أبي طالب.

وهذا يعني أن العديد من الصحابة الأوائل كانوا قد ركبوا البحر وعرفوا مخاطره في رحلتهم الى موانئ الحبشة. والغريب أن قريش ارسلت في اثرهم عمر بن العاص [1] ليقنع النجاشي لعادتهم و تسليمهم الى قريش عله يظفر بهم[2] ، الا أنه عاد الى مكة خائباً من الحبشة وتمتع المسلمون بالأمن والأمان ومارسوا شعائر دينهم في حرية تامة.

وظل المسلمون بالحبشة حتى السنة السابعة من الهجرة فأرسل إليهم رسول اللّه ﷺ من حملهم إليه، فعادوا وقد فتح الله على المسلمين خيبر فقال رسول

---

(1) انظر: السيرة لابن هشام ٤١٣/١ -٤١٥.

(2) رواها أحمد والطبراني، و ابن إسحاق والواقدي مع اختلاف في بعض ألفاظ الواقدي عن ابن إسحاق، قال ابن كثير، وسياق الواقدي أبسط وأحسن ؛ ينظر ، البداية والنهاية ٢٣٦/٤ .

اللّه ﷺ ما أدري بأيهما أنا أسر، بفتح خيبر أم بقدوم جعفر" ولكن يبدوا أن المسلمين قد بدأوا في العودة [1] منذ الهجرة واستقرار المسلمين بالمدينة [2]، وكان مقـدمهم بعد فتح خيبر[3]، كما نص عليه البخاري وابن سعد [4]، وعدتهم ثلاثة وخمسون رجلاً وامرأة، وقيل كانوا أربعين رجلاً، وجمع ابن حجر بين هذين الرقمين بالحمل على الأصول والأتباع [5]. وقال ابن إسحاق: فجميع من قدم في السفينتين إلى رسول الله ﷺ ستة عشر رجلاً[6]. وهذا دليل واضح وأكيد على أن حركة السفن التجارية والنقل البحري كانت نشطة وفعالة في تلك المرحلة الحرجة من عمر الدعوة الاسلامية . أي بعبارة أدق أن السفن كانت هي وسيلة التواصل بين رسول اللّه ﷺ والمسلمين المهاجرين في الحبشة .

وفي السنة التاسعة من الهجرة، أرسل رسول اللّه ﷺ الصحابي الجليل علقمة بن مُجَزِّز المدلجي إلى جزيرة في البحر لورود الانباء عن اقتراب القراصنة الاحباش بمراكبهم من السواحل القريبة من مكة ، ولكنه لم يَلْقَ كيدًا كما تَذْكُر الرواية. وقد خاض علقمة بن مُجَزِّز ، إليهم البحر فهربوا منه[7]. مما سبق يتبين لنا أن ركوب واستخدام البحر لم يمنع في الاسلام بل على العكس من ذلك فقد حث رسول الله ﷺ على ركوبه واستخدامه والاستفادة منه ما أمكن حتى في الغزو اذ ضاعف

([1]) انظر: الصحيح مع الفتح ٢٣١/٧.

([2]) الطبقات ٢٠٧/١.

([3]) انظر: صحيح البخاري مع الفتح ٤٨٤/٧، السيرة لابن هشام ٧/٤، الطبقات الكبرى ٢٠٨/١.

([4]) الصحيح مع الفتح ٤٨٧/٧، الطبقات ٢٠٨/١.

([5]) الفتح ٤٨٥/٧ -٤٨٦.

([6]) السيرة لابن هشام ١١/٤.

([7]) ابن سعد، الطبقات الكبرى، ج٢، دار صادر، بيروت ، ص١٦٣.

أجر الجهاد في البحر ، حيث فضل رسول اللّه ﷺ الجهاد في البحر على غيره من أنواع الجهاد .

وفي هذا السياق يذكر الواقدي ، أنه "بلغ رسول الله أن ناساً من الحبشة تراياهم (أي رآهم) أهل الشعيبة ساحل بناحية مكة في مراكب ... فبعث علقمة بن مجزر المدلجي في" ثلاثمائة رجل حتى انتهى الى جزيرة في البحر فخاض إليهم فهربوا منه ثم انصرف[1].

الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) والبحر

يعتقد الكثير من المؤرخين والباحثين في التاريخ العربي الاسلامي أن العرب قبل الإسلام لم يكونوا يعرفون ركوب البحر إلا قليلا، دون أن يقدموا الدليل الواضح أو يستندوا الى مصدر موثوق من مصادر التاريخ العربي الاسلامي . سوى ما كتبه ابن خلدون من " أن العرب لم يكونوا أول الأمر مهرة في ثقافة البحر وركوبة " [2] ، دون الاستناد الى مبرر منطقي واضح في تبريره هذا ، على الرغم من غزارة الاشارة الى البحر في العديد من مصادر التاريخ العربي الاسلامي ، وعلى الرغم ايضاً من طول سواحل شبه الجزيرة العربية واطلالها على ثلاث بحور مهمة كانت ولا تزال شرياناً اساسياً من شرايين التجارة البحرية في العالم القديم وحتى يومنا هذا بالإضافة الى غزارة النتاج الثقافي لاسيما الشعري للعرب قبل الاسلام وما تضمنته

---

(1) الواقدي (ت٢٠٧هـ/٨٢٣م) أبو عبد الله محمد بن عمر بن واقد السهمي الاسلمي بالولاء، المدني، الواقدي ، كتاب المغازي، تحقيق مارسدن جونس ، عالم الكتب، بيروت ، ج٣، ص ٩٨٣ (د، ت)، ص ٩٨٣.

(2) عبد الرحمن بن خلدون (ت ٨٠٨ هـ / ١٤٠٦م) ، المقدمة من كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر، ج١، دار الكتاب اللبناني ، بيروت ١٩٦٧ ، ص ٤٨٨ .

اشعارهم من اشارة الى البحر وركوبه ، ومع ذلك فقد استمر المؤرخون والباحثون في تداول معلومة مثيرة للعجب والاستغراب من أن الخليفة الثاني عمر بن الخطاب (ﷺ) منع المسلمين من ركوب البحر ! وهو أمر لا يتسق مع شخصية الفاروق (ﷺ) في حرصه على نشر الرسالة المحمدية وشجاعته التي فرق الله بها بين اسرار الدعوة الاسلامية واعلانها .! وعند البحث في موضوع الادعاء بمنع المسلمين من ركوب البحر فمن المهم جداً استذكار واستحضار شخصية أمير المؤمنين عمر بن الخطاب(ﷺ)[1] ، حيث ذهب العديد من الباحثين والمؤرخين العرب الى الأخذ بما كتبه العلامة عبد الرحمن ابن خلدون(٧٣٢ه ــــ ٨٠٨هـ / ١٣٣٢ــــ ١٤٠٦م) بعد ستمائة سنة من ظهور الاسلام ، في مقدمته حول جهل المسلمين بالبحر وتخوفهم من ركوبه ، من " أن العرب لبداوتهم لم يكونوا مهرة في ثقافته و ركوبه و الروم و الإفرنجة لممارستهم أحواله و مرباهم في التقلب على أعواده مرنوا عليه و أحكموا الدراية بثقافته "[2] . وقد استند ابن خلدون في استنتاجه هذا الى رواية غير مقنعة أوردها في مقدمته بقوله: " و لما ملك المسلمون مصر كتب عمر بن الخطاب إلى عمرو بن العاص رضي الله عنهما أن (صف لي البحر) فكتب إليه: (إن البحر خلق عظيم يركبه خلق ضعيف دود على عود) فأوعز حينئذ بمنع المسلمين من ركوبه و لم يركبه أحد من العرب إلا من افتات على عمر في ركوبه و نال من عقابه كما فعل بعرفجة بن هرثمة الأزدي سيد بجيلة لما أغزاه عمان فبلغه غزوه في

---

(1) انظر سيرته بالتفصيل في: سير أعلام النبلاء، للإمام الذهبي، مجلد سير الخلفاء الراشدين، مؤسسة الرسالة ، ص ٦٩- ١٤٥.

(2) عبد الرحمن بن خلدون ، المقدمة ، المصدر السابق ، ص ٤٨٨.

البحر فأنكر عليه و عنفه أنه ركب البحر للغزو "[1] . دون أن يتم التمعن بدقة هذا النص وصحته من الناحية التاريخية ، حيث لم يثبت أن عمراً قد عنف أو نهى عرفجة عن ركوب البحر بل على العكس من ذلك . حيث يذكر ابن سعد المتوفي سنة(٢٣٠ه/ ٨٤٥ م) أن الصحابي الجليل (عَرْفَجةَ بن هَرثَمة) هو أول من ركب البحر عندما بعثه العلاء بن الحضرمي والي البحرين إلى أسياف فارس فقطع البحر في السفن فكان أول من فتح جزيرة بارض فارس واسس بها مسجداً وكان ذلك في السنة(١٤ هـ)[2] وكان ذلك في خلافة عمر بن الخطاب (رض) وهذا دليل على امتلاك العرب المسلمين للسفن في منطقة اقليم البحرين وأنه جرى استخدامها في عملية العبور والانزال البحري على هذه الجزيرة ، في وقت سبق الانزال على أصطخر بقيادة العلاء بن الحضرمي سنة (١٤ه)[3] وأن ما ذكره ابن خلدون من أن الخليفة عمر بن الخطاب (رض) قد منع أو نها (عَرْفَجةَ بن هَرثَمة) عن ركوب البحر للقيام بتلك الغزوة لا يعتد به لبعد الفترة الزمنية بين ابن خلدون المتوفي سنة (٨٠٨ ه / ١٤٠٦م) والحدث المشار اليه. في حين يذكر الاقرب الى الحدث البلاذري المتوفي سنة (٢٩٧ ه/ ٨٩٢ م) في فتوح البلدان ما نصه (كور فارس وكرمان - قالوا: كان العلاء بن الحضرمي، وهو عامل عمر بن الخطاب على البحرين، وجه عَرْفَجةَ بن هَرثَمة البارقي، من الأزد، ففتح جزيرة في البحر مما يلي

---

[1] عبد الرحمن بن خلدون ، المقدمة ، المصدر السابق ، ص ٤٨٨.

[2] ابن سعد (ت٢٣٠هـ/ ٨٤٥ م) ، أبو عبد الله محمد بن سعد بن منيع الهاشمي بالولاء، البصري، البغدادي المعروف بابن سعد ، الطبقات الكبرى ، تحقيق، إحسان عباس، دار صادر ، بيروت، ١٩٦٨م ،ج ٤، ص ٣٣٣.

[3] الطبري، تاريخ الأمم والملوك ، ص٦٦٢؛ وكذلك ، البلاذري، فتوح البلدان ، ص١٥٥.

فارس. ثم كتب عمر إلى العلاء أن يمد به عتبة بن فرقد السلمي ففعل)[1] وهذا النص لا يشير الى أن عمر كان قد نهى أو منع عرفجة بن هرثمة البارقي أو العلاء بن الحضرمي من ركوب البحر ، كما نستنتج من النص أن عرفجة ابن هرثمة قد رقيّ الى منصب اعلى بعد ان كان تحت قيادة وامرة العلاء بن الحضرمي حيث شارك قائداً لفرسان المسلمين في فتح تكريت والمنطقة من تكريت حتى الموصل ، ثم عاد مع قومة إلى البحرين، ولما تولى عتبة بن غزوان البصرة: كتب عمر اليه: قد كتبت إلى العلاء أن يمدك بعرفجه وهو ذو مجاهدة ومكايدة للعدو، فاذا قدم اليك فأستشره، فكان خير معين ومساعد لعتبة في الإدارة والجهاد " . فاذا كان عرفجة بن هرثمة قد خالف أمر عمر (ﷺ) فكيف يكافأ بترقيته والثناء عليه وتزكيته من قبل عمر(ﷺ) نفسه الى قادة جيوش الفتح من أمثال فاتح شمال العراق واذربيجان عتبة بن فرقد السلمي ، و والي البصرة عتبة ابن غزوان ؟ ..

لذلك فإننا نستنتج بان العلاء بن الحضرمي عندما ندب الناس إلى فارس بعد ذلك فأجابوه[2] لم يكن في موقف المخالفة لأمر الخليفة عمر بن الخطاب (ﷺ) من الناحية الواقعية والمنطقية .. حيث أن الاستعداد لانزال بحري وعبور الخليج العربي الى الضفة الشرقية منه والاستعداد لقتال مرير هناك ليس مشروعاً وليد ساعته ولا هو بالنزهة ، فانه يحتاج لاستعدادات وحشد للقوات من سفن ومراكب ودواب ومقاتلين على الارض لأيام ثم ترتيب اركابها وشحنها على المراكب والسفن مع

[1] البلاذري ، فتوح البلدان ، ج ٢ ، ص٤٧٦.

[2] انظر: ابن كثير، البداية والنهاية ، ذكر غزو بلاد فارس من ناحية البحرين عن ابن جرير عن سيف، ٩٦/٧، ٩٧؛ و البلاذري ، فتوح البلدان ، ج ٢ ، ص ٤٧٧.

عدتها وعتادها ومؤنها . وكل هذا يحتاج وقت وجهود واستحضارات مما لا يعقل ولا من المنطقي أنه كان خافياً أو لم يصل خبره الى الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) على الاقل بوساطة العسس الذين كان يراقب بهم عماله وما يؤكد متابعة الخليفة لمراحل الحملة البحرية على أصطخر أنه كتب إلى عتبة بن غزوان أمير البصرة يأمره بنجدة المسلمين عندما علم بتدمير الفرس لسفن الحملة .

كما لا يعقل أن عدد غير قليل من أكابر صحابة رسول اللّه ﷺ ممن كانوا في جيش العلاء بن الحضرمي مثل خليد بن المنذر بن ساوي، والجارود بن المعلى، وسوار بن همام، اتفقوا على مخالفة أمر الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) بركوب البحر والمغامرة بأرواح المسلمين المجاهدين في حملة بحرية ضخمة مثل التي عبر بها العلاء بن الحضرمي لفتح أصطخر سنة (١٤هـ) . وعليه فان من المنطقي والمعقول القول بان عزل العلاء بن الحضرمي عن حكم البحرين انما جاء للخسائر التي مني بها المسلمون في تلك الواقعة وليس لركوبه البحر وقيامه بالإنزال قبالة سواحل أصطخر. وفي عهد عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) ، ايضاً قام والي البحرين وعمان عثمان بن ابي العاص الثقفي سنة (١٥ هـ) ، بمطاردة القراصنة الميد في البحر من خلال ثلاث حملات بحرية عبرت الخليج العربي باتجاه سواحل السند ، وقد تولى بنفسه قيادة واحدة منها اتجهت إلى ناحية (تهانة) عاصمة إحدى محافظات ولاية مهاشترا الجديدة الآن [1]. وتقع على بعد (٢٣) ميلاً من مدينة (بومباي) الحالية ،

---

(1) العمري ، د. عبد العزيز ، الفتوح الإسلامية عبر العصور، دار اشبيلية، الرياض، الطبعة الأولى، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م ، ص: ١٧١ ؛ محمد بن القاسم الثقفي... فاتح الهند ./http://www.startimes.com

بينما توجهت الثانية يقودها أخوه الحكم بن أبي العاص الثقفي نحو ميناء بهروج على الساحل الهندي شمال إقليم (مورت) ببلاد الهند الحالية ، أما الثالثة فقد تولى أمرها أخ ثالث اسمه المغيرة بن أبي العاص الثقفي ، ويممت شطر الديبل ؛ الذي يقع قرب ميناء كراتشي الحالي في باكستان . وكان الخليفة الراشدي الثاني عمر ابن الخطاب (رض)، قد نهى عامله بالبحرين، عثمان بن أبي العاص الثقفي عن المضي بهذا الأمر، إذ كان يحرص على جند المسلمين من البحر، فكتب إليه محذراً ومهدداً: "يا أخا ثقيف، حملت دوداً على عود، وأني أحلف بالله لو أصيبوا لأخذت من قومك مثلهم"[1]. وهنا تستوقفنا الجملة التي وصف بها عمر (رض) البحر بقوله: (حملت دوداً على عود) ، وهي نفس الكلمات التي استخدمها عمرو بن العاص بعد سنوات في وصف البحر[2]؟ الامر الذي يدفعنا الى الاعتقاد بان واضع الرواية هو نفس الشخص ! واذا ما علمنا الفارق الزمني بين الحدثين ، قول عمر لعثمان بن العاص ، ورأي عمرو بن العاص لعمر بن الخطاب ، فان الشك بدقة نقل الرواية سيكون وارداً هنا .

اما الاستخدام الاوسع للبحر في عهد عمر بن الخطاب (رض) فقد كان في عام (٢١ هـ)، وهو العام الذي ذكر أن الخليفة الثاني منع فيه المسلمين من ركوب البحر!؟ وهذه مفارقة كبيرة تثير العديد من التساؤلات ؟ ففي هذا العام ، عبر العرب المسلمون مياه الخليج العربي ليقوموا بإنزال بحري ثاني باتجاه سواحل

---

(1) البلاذري(٢٩٧ هـ/ ٨٩٢ م) ، فتوح البلدان. حققه عبد الله أنيس الطباع، وعمر أنيس الطباع. دار النشر. للجامعيين. ١٩٥٧. ص ٦٠٧.

(2) عبد الرحمن بن خلدون ، المقدمة ، المصدر السابق ، ص ٤٧٦.

أصطخر، بقيادة والي البحرين وعمان عثمان ابن أبي العاص الثقفي ايضاً . وقد تلقى الأمر طبعاً من الخليفة عمر بن الخطاب(رض) نفسه لركوب البحر والقيام بعبور الخليج العربي لغزو بلاد فارس وهو في مدينة (دبا) [1] فأعد جيشاً عظيماً من قبائل عبد القيس والأزد وتميم كبرى قبائل الخليج العربي ، لفتح الساحل الشرقي للخليج العربي والتقدم نحو (توج) وهي من أرض أردشير سنة (١٩ه) [2]. ففتحها وجعلها دار للمسلمين [3] .

الاستخدام الآخر للبحر في عهد الخليفة عمر بن الخطاب (رض) جاء عندما زادت عمليات تعرض القراصنة ولصوص البحري لتجارة المسلمين في البحر الاحمر على عهد الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) وهناك من الدلائل ما يشير إلى أن عمر(رضي الله عنه) بعث بحملة بحرية في البحر الأحمر إلى ميناء باضع "مصوع" على الساحل الإفريقي بقيادة أبي محجن الثقفي في السنة السادسة عشرة للهجرة، للتصدي لهجمات القراصنة الأحباش على سواحـــل تهامـة الحجاز[4] .

---

(1) دبا ميناء عربي قديم يطل على الخليج العربي وقد اشتهر بانه سوق من أسواق العرب بالجاهلية مثل سوق عكاظ وعدن وصنعاء وعمان وحضرموت، وكان ذلك السوق يسمى بسوق دبا ويجمع بين تجار جزيرة العرب والهند والسند وبلاد فارس والصين..

(2) فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج العربي في العصور الإسلامية الوسطى، ط ٢، دار واسط للنشر ، بغداد، ١٩٨٥م ، ص٢٦٦.

(3) يبدو أن عثمان بن أبي العاص في طريقه إلى الساحل الشرقي فتح بعض جزر الخليج ، ففي فتوح البلدان تشير رواية تاريخية إلى فتحة جزيرة (أبركاوان) وهي جزيرة عربية نسبة الى كاوان وهو لقب للحارث بن أمرؤ القيس بن حجر بن عامر من بني عبد القيس . انظر البلاذري ، فتوح البلدان ،كور فارس وكورمان ، مصدر سبق ذكره ، ص ٤٧٦.

(٤) محمد ياسين: تاريخ الأسطول العربي، مطبعة الترقي بدمشق، ص١١ـ١٣؛ وانظر، القوصي، تجارة مصر في البحر الأحمر، ص٢٧ ـ٣١.؛ وانظر سيدة إسماعيل كاشف، البحر= =الأحمر والفتح العربي لمصر،(البحر الأحمر في التاريخ والسياسة..)، جامعة عين شمس، ص٩٨ـ١٠١؛ وانظر: حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص١٧٥ــــ١٨١.

و عندما زادت هجمات القراصنة الاحباش في البحر الاحمر سنة(٢٠ ه/ ٦٤٠ م) ارسل الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) حملة بحرية ثانية ، مكونة من أربعة سفن لمطاردة القراصنة الاحباش وتدمير أوكارهم بقيادة الصحابي علقمة بن مجزر المدلجي [(١)]. وقد فقدت السرية ثلاثة من سفنها ، مما أدى الى فشل الحملة وموت من كان في عدادها غرقاً في البحر ، فتجنب المسلمون بعدها ركوب البحر ، وكانت هذه الحادثة المهمة والمؤلمة قبيل فتح مصر من قبل عمرو بن العاص الامر الذي يثير التساؤل عن حقيقة استفسار الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) عن صفة البحر من عمرو بن العاص ، وهو الاقرب والاكثر شهادة لركوب البحر من قبل المسلمين ، بالإضافة الى كثرة أهل الرأي والفقه من صحابة رسول اللّه ﷺ من المهاجرين والأنصار في المدينة المنورة .

ومن الجدير بالذكر أن عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) لم يكبح جماح المسلمين في استخدام البحر للأغراض التجارية ، حيث كانت حركة النقل التجارية مستمرة بين السواحل العربية في الخليج العربي وبحر القلزم (البحر الاحمر) مع الامم الاخرى في الهند والصين وشرق افريقيا ، بل أنه وافق في عام الرمادة (١٨هـ) على التوسع في استخدام البحر للأغراض التجارية عندما وافق على اعادة شق قناة ملاحية من النيل إلى بحر القلزم (البحر الأحمر)، فقام والي مصر عمرو بن العاص بإصلاح هذه القناة التي كانت قد شقت في زمن داريوس ملك الفرس (٥٢٢ ـ ٤٨٦ ق . م) ووسعها الامبراطور الروماني تراجان(٩٨ ــــ ١١٧م) . واطلق عليها المسلمين

(١) ابن الأثير ، الكامل في التاريخ ، المصدر السابق، ج٢ ، ص ٢٨٠ ؛ والطبري ، تاريخ الملوك ، المصدر السابق ، ج٥، ص ٢٥٩٥.

اسم (خليج أمير المؤمنين) وكان لها دور مهم في تخفيف وطئة المجاعة والقحط الذي اصاب المسلمين في عام الرمادة [1]. حيث نقلت السفن عبرها المؤن الى المدينة المنورة ، كما واستخدمتها السفن والمراكب لاحقاً لنقل الحجاج الى مكة [2].

ويذكر القاضي ابو يوسف في كتاب الخراج أن عمر بن الخطاب (ﷺ)، " استعمل يعلي بن أمية[3] على البحر ، فكتب اليه في عنبرة وجدها على الساحل يسأله عنها وعما فيها ، فكتب اليه عمر : أنه سيب من سيب الله ، فيها وفيما أخرج الله جل ثناءه من البحر الخمس ، قال وقال ابن عباس : وذلك رأي " [4] .

استناداً لما سبق ذكره ، فان الخليفة عمر بن الخطاب (ﷺ) لم يمنع المسلمين بشكل جازم وحاسم من استخدام البحر وركوبه ، بل وضع شروطاً لركوب المسلمين

---

(١) الطبري ، تاريخ ، ج٢، ص ٥٠٩؛ أحمد بن أبي يعقوب اليعقوبي ، تاريخ اليعقوبي ، دار صادر، بيروت ،، ج٢، ص١٥٤؛ ابن الحكم ،ابو القاسم عبد الرحمن بن عبد الله ، فتوح مصر وأخبارها ، بريل ، ليدن ١٩٣٠ ، ص١٦٢ ـ ١٦٣ ؛ القلقشندي ، احمد بن علي ، مآثر الانافة في عالم الخلافة ، تحقيق عبد الستار فراج ، عالم الكتب ، بيروت ، ج١ ، ص٩١ ؛ نيكيتا ايلسيف ، الشرق الاسلامي في العصر الوسيط ، تر، منصور ابو الحسن ، دار الكتاب الحديث ، بيروت ١٩٨٦ ، ص١٠٥.

(٢) السيوطي ، جلال الدين ، حسن المحاضرة في تاريخ مصر والقاهرة ، تحقيق محمد ابو الفضل ابراهيم ، دار احياء الكتب العربية ، القاهرة ١٩٦٧، ج١، ص ١٥٦ ـ ١٥٨؛ نيكيتا ايلسيف ، الشرق الاسلامي ، ص ١٠٥..

(٣) يعلى بن أمية بن أبي عبيدة (واسمه عبيد، ويقال زيد) بن همام التميمي الحنظلي(تحوالي٣٧هـ): أول من أرخ الكتب. وهو صحابي، من الولاة. ومن الأغنياء الأسخياء من سكان مكة، كان حليفا لقريش. وأسلم بعد الفتح ، ينظر الاستيعاب في معرفة الأصحاب ،ج ٢ ص ٢ ؛أسد الغابة ، ج ٣ ، ص ١٣٢ ؛ الإصابة في معرفة الصحابة - (ج ٣ / ص ٢٦٧) .

(٤) القاضي ابو يوسف ، يعقوب بن ابراهيم ، كتاب الخراج ، دار المعرفة ، بيروت ١٩٧٩، ص ٧٠ ؛ عبد الله منسي العمري ونعمان محمود جبران ، اشكاليات البحرية الاسلامية في عهد الخليفة عمر بن الخطاب ، المجلة العربية للآداب ، العدد الاول ، مج٣ ، ٢٠٠٦ ، ص١٤٦ .

البحر كما ذكر البلاذري في فتوح البلدان، وابن كثير في البداية والنهاية ، حرصاً على المسلمين من أخطار ركوب البحر حيث اشترط الكفاية الخاصة أي توفر السفن الحربية المجهزة للقتال والمقاتلين أولاً ، وتجربة طويلة وخبرة بركوبه، من قبل القادة والمقاتلين ثانياً. وهذا الامر كان يصعب توفيره في السنين الاولى من عمر الدولة الاسلامية الراشدة .

وبعد أن توفى عمر(ﷺ) وتولى الخليفة عثمان بن عفان (ﷺ) أعاد معاوية الطلب من الخليفة الثالث عثمان بن عفان (ﷺ) ببناء اسطول بحري لغزو جزيرة قبرص، وبعد طول تردد وتأجيل وافق عثمان(رض) على اعداد اسطول بحري للقيام بغزو جزيرة قبرص بشروط:

أولها :أن يكون اختياريا لمن أراد وقال في ذلك "ولا تجبر الناس ولا تقرع بينهما فمن اختار الغزو طائعا فاحمله وأعنه " .

الثاني: أن يأخذ معه في، البحر زوجته وزوجات الصحابة" وواضح أن الهدف من الشرط الأخير أن يكون المسلمون أكثر حذرا وحيطة في وجود زوجاتهم [1] .

فشرع المسلمون ببناء الاساطيل البحرية في الشام ومصر في عهد الخليفة عثمان بن عفان (ﷺ) ، حيث تذكر المصادر التاريخية أن أول ظهور لأسطول بحري اسلامي في البحر المتوسط كان في العام ٢٧ أو ٢٨ه عندما اغار الاسطول الاسلامي على

---

[1] ابن خلدون ، المقدمة ، ص٢٢٢؛ حسن إبراهيم حسن، النظم الإسلامية ، المصدر السابق ، ص٢١٩ ؛ وكذلك محمود شاكر: التاريخ الإسلامي، الخلفاء الراشدون، ج٣، ص٦٩ -٧٣.

جزيرة قبرص[1] ويبدو أن المسلمين في البحرين وعمان ، من عَبْد القيس ، والأزد وتميم وبني ناجية وغيرهم ، وبفضل خبراتهم البحرية كانوا يتوافرون على سفن حربية أو أنهم كانوا اسرع من اقرانهم في الشام في بناء اسطول بحري حملهم مرة اخرى الى الساحل الشرقي للخليج العربي .

الانزال البحري في أصطخر [2]

كان عرب الخليج يستخدمون البحر قبل الاسلام يمارسون نشاطاً بحرياً في التجارة وصيد الاسماك واللؤلؤ . و " لما توفي النبي ﷺ خرج الحطم بن ضبيعة أخو بني عبد القيس بن ثعلبة فيمن أتبعه من بكر بن وائل على الردة ومن تأشب إليه من غير المرتدين ممن لم يزل كافراً حتى نزل القطيف وهجر واستغوى الخط ومن فيها من الزط والسيابجة[3]. و يذكر الطبري أن المسلمين بعدما أحرزوا النصر على المشركين واستحوذوا على جميع ما في معسكرهم تتبعوهم ، فقصدت فلول المشركين بلدة دارين (وهي قريبة من الساحل) فركبوا فيها السفن ورجع

---

[1] من المتفق عليه بين المؤرخين أن غزو البحر وفتح جزيرة قبرص كان في سنة ٢٧ هـ في إمارة معاوية بن ابي سفيان على الشام أثناء خلافة عثمان رضي الله عنه؛ .٢٤ ابن حجر العسقلاني (ت ٨٥٢ هـ) أحمد بن علي بن حجر أبو الفضل العسقلاني الشافعي ، فتح الباري شرح صحيح البخاري ، دار المعرفة ، بيروت، ١٣٧٩هـ ،١٢١/٦..

[2] أصطخر مدينة قديمة تقع في جنوب إيران ، في محافظة فارس ، على بعد خمسة كيلومترات إلى الشمال من أنقاض مدينة برسيبوليس . كانت مدينة مزدهرة خلال فترة الدولة الأخمينية . ثم أصبحت مؤقتا عاصمة الدولة الساسانية قبل تنقل العاصمة إلى قطسيفون. أحرقت المدينة أثناء الفتح الإسلامي لبلاد فارس. بعد إعادة بنائها فقدت المدينة أهميتها إلى مدينة شيراز. اليوم هي موقع أثري ، الطبري ، تاريخ الطبري، أحداث سنة ثلاث وعشرين، فتح إصطخر .http://ar.wikipedia.org /

[3] الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، جـ١ ، ص١٩٥ ؛ ابن الأثير ، الكامل ، جـ ٢ ، ص٢٤٩.

الآخرون إلى بلاد قومهم [1]. وهذا يدل على وجود السفن وتوافرها في موانئ و سواحل الخليج العربي ، الامر الذي اتاح للمسلمين استخدامها لاحقاً للعبور الى الضفة الشرقية للخليج العربي والقيام بأول انزال بحري في التاريخ الاسلامي . وهو الانزال البحري الذي أمر به الصحابي العلاء بن الحضرمي والي البحرين سنة ١٧ هـ/ ٦٥٣ م [2] .

الا أن ابن سعد يذكر أن الصحابي الجليل (عَرْفَجةَ بن هَرثمة) هو أول من ركب البحر عندما بعثه العلاء بن الحضرمي والي البحرين إلى أسياف فارس فقطع البحر في السفن فكان أول من فتح جزيرة بارض فارس وأسس بها مسجداً وكان ذلك في السنة ١٤ هـ[3] وكان ذلك في خلافة عمر بن الخطاب (رض) وهذا دليل على امتلاك العرب المسلمين للسفن في منطقة اقليم البحرين وأنه جرى استخدامها في عملية العبور والانزال البحري على هذه الجزيرة ، في وقت سبق كثيراً الانزال على أصطخر بقيادة العلاء بن الحضرمي و وغارة الاسطول الاسلامي على جزيرة قبرص سنة ٢٧ه[4]. ولم يصلنا أن الخليفة عمر بن الخطاب (رض) قد اعترض أو

([1]) الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، جـ١ ، ص١٩٧ : ابن كثير ، أبو الفداء الحافظ بن كثير ، البداية والنهاية ، ط ٢ ، مكتبة المعارف ، بيروت ١٩٧٧م ، ص ٣٢٩.

([2]) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، المصدر السابق ، ص ٣٤٩؛ البلاذري ، فتوح البلدان، ص ٩٦.

([3]) ابن سعد (ت٢٣٠/ ٨٤٥ م) ، أبو عبد الله محمد بن سعد بن منيع الهاشمي بالولاء، البصري، البغدادي المعروف بابن سعد ، الطبقات الكبرى ، تحقيق، إحسان عباس، دار صادر ، بيروت، ١٩٦٨م ،ج ٤، ص ٣٣٣.

[4] من المتفق عليه بين المؤرخين أن غزو البحر وفتح جزيرة قبرص كان في سنة ٢٧ هـ في إمارة معاوية بن ابي سفيان على الشام أثناء خلافة عثمان رضي الله عنه؛ ينظر، ابن حجر

نها (عَرْفَجةَ بن هَرثمة) عن ركوب البحر للقيام بتلك الغزوة سنة (١٤هـ). كما ذكرت المصادر التاريخية ان العلاء بن الحضرمي كان معروفاً بالشجاعة والإقدام والورع والإيمان العميق وكان صاحب إرادة قوية وبصيرة وبعد نظر ومعرفة بالرجال والرغبة الشديدة في خدمة الإسلام، وحدث أنه لما ظفر سعد بن أبي وقاص رضي الله عنه، بأهل القادسية[1] ، وأزاح الأكاسرة جاء بأعظم مما فعله العلاء في حرب الردة، فأراد العلاء أن يصنع بالفرس شيئا ويحرز النصر عليهم كنصر سعد على الفرس في القادسية التي كانت عام (١٤ هـ) من دون أن يفكر في مغبة المعصية وأهمية الطاعة، اذ كان عمر بن الخطاب(رض)، قد نهاه عن الغزو في البحر ونهى غيره من صحابة رسول الله (صلى الله عليه وسلم) حرصاً على المسلمين من أخطار ركوب البحر بلا كفاية خاصة وتجربة طويلة بركوبه، ولكن العلاء ندب الناس إلى فارس فأجابوه[2] وكان معه خليد بن المنذر بن ساوي[3]،

العسقلاني (ت ٨٥٢ هـ) أحمد بن علي بن حجر أبو الفضل العسقلاني الشافعي ، فتح الباري شرح صحيح البخاري ، دار المعرفة ، بيروت، ١٣٧٩هـ ،١٢١/٦..

(١) ابن الاثير ، الكامل في التاريخ :٣٩١/١ ؛ الطبري ، تاريخ الطبري ، ١/ ٤٩٦ .

(٢) انظر: ابن كثير، البداية والنهاية ، ذكر غزو بلاد فارس من ناحية البحرين عن ابن جرير عن سيف، ٩٦/٧، ٩٧؛ و البلاذري ، فتوح البلدان ، ج ٢ ، ص ٤٧٧.

(٣) الشاعر والقائد المسلم خُليد بن المنذر بن ساوى الدارمي ، فقد اهتم أبيه من ذو صغره بتعليمه نظم الشعر وفنون الحرب . وقد كان خليد بن المنذر ملازماً للصحابي العلاء بن الحضرمي منذ أن قدِم على أبيه بكتاباً من الرسول ﷺ يدعوه للإسلام . ووفد خُليد بن المنذر بن ساوى على الرسول ﷺ ما بين سنة ٨ إلى ١١ هـ ، انظر ،ابن حجر العسقلاني (ت ٨٥٢هـ/١٤٤٨م)، أبو الفضل أحمد بن علي بن محمد بن أحمد بن حجر العسقلاني ، الاصابة في تمييز الصحابة، مراجعة : علي محمد البجاوي ، دار الجيل ، بيروت ١٩٩٢م، ص٢٢٨ ؛ وكذلك ، تاريخ الطبري ،٧٩/٤ -٨١ .

والجارود بن المعلى[1]، وسوار بن همام[2]، فأمرهم على الجند، وهذا يدل على أن العلاء بن الحضرمي لم يعبر البحر أو يشارك في الانزال البحري مع جيشه .. ابحرت سفن المسلمين من البحرين إلى الساحل الشرقي للخليج العربي حيث جرى الانزال البحري في منطقة أصطخر، وتقابلوا مع جيش الفرس الذي كان يقوده الهربذ . وبعد اقتتال شديد انتصر المسلمون في عقبة الطاووس، وعن تلك المعركة أنشد خليد بن المنذر قائلا:

بطاووس ناهبنا الملوك وخيلنا	عشية شهراك علون الرواسيا
أطاحت جموع الفرس من رأس حالق	تراهم لموار السحاب مناغيا
فلا يعبدون الله قوماً تتابعوا	فقد خضبوا يوم اللقاء العواليا

---

(1) الجارود العبدي هو الجارود بن المعلى بن العلاء وقيل هو الجارود ابن عمرو بن العلاء وكان سيداً في بني عبد القيس رئيساً وقال ابن إسحاق قدم على رسول الله ﷺ يعني في سنة عشر الجارود ابن عمرو بن حنش بن المعلى أخو عبد القيس في وفد عبد القيس وكان نصرانياً فأسلم وحسن إسلامه ؛ انظر، ابن عبد البر(ت ٤٦٣هـ) أبو عمر يوسف بن عبد الله بن محمد بن عبد البر بن عاصم النمري القرطبي ، الاستيعاب في معرفة الأصحاب، تحقيق علي محمد البجاوي ، دار الجيل، ط١، بيروت١٩٩٢ م ، ج ١ / ص ٧٨؛ وكذلك ابن الاثير (ت٦٣٠هـ/١٢٣٣م) أبو الحسن علي بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني الجزري، أسد الغابة في معرفة الصحابة ، تحقيق، علي محمد معوض و عادل أحمد عبد الموجود ، الناشر : دار الكتب العلمية دار الكتب العلمية ، ط١ ، بيروت ١٩٩٤ م ، ج ١ / ص ١٦٥.

(2) سَوّار بن همام: من بني مرة بن همام، ذكر الرَّشاطي، عن المدائني، أنه وفد على النبيّ صَلَّى الله عليه وسلم ثم حضر الفتوح بالعراق. وله فيها ذكر. وولده عبد الله استعمله معاوية على بعض الهند، فاستُشهد هناك . ابن حجر ، الإصابة في تميز الصحابة ، المصدر السابق ، جـ٣، ص ١٨٤ .

ولكن انتصار قوات الانزال الاسلامية ، لم يدم طويلا إذ أن الفرس قد أسرعوا ثانية فقطعوا الطريق على المسلمين إلى البصرة وذلك بعد أن أغرقوا أكثر سفنهم، ولم يجدوا إلى الرجوع في البحر سبيلا ووجدوا في أهل اصطخر قد اخذوا على المسلمين بالطرق فعسكروا وامتنعوا من العدو، أي تحصنوا في معسكرهم. ولم تذكر المصادر التاريخية بصورة دقيقة الكيفية التي تم بها اغراق سفن المسلمين التي نزلوا بها الى البر الشرقي للخليج العربي ، وكيفية وصول الفرس اليها الأمر الذي يحتاج مزيداً من البحث. ولما سمع عمر بذلك غضب على العلاء فأمر بعزله، ثم كتب إلى عتبة بن غزوان[1] أمير البصرة يأمره بنجدة المسلمين. فانتدب عتبة جماعة من الأمراء الأبطال منهم هاشم بن أبي وقاص وعاصم بن عمرو وعرفجة بن هرثمة وحذيفة بن محصن والأحنف بن قيس وغيرهم في اثني عشر ألفا وعلى الجميع أبو سبرة بن أبي رهم[2] فخرجوا على البغال يجنبون الخيل سراعا فساروا على الساحل لا

---

(1) عتبة بن غزوان ، ابن جابر بن وهيب ، السيد الأمير المجاهد أبو غزوان المازني ، أسلم سابع سبعة في الإسلام ، وهاجر إلى الحبشة ، ثم شهد بدرا والمشاهد . وكان أحد الرماة المذكورين ، ومن أمراء الغزاة ، وهو الذي اختط البصرة وأنشأها . استعمل عمر(رض) عتبة بن غزوان على البصرة فهو الذي مصر البصرة واختطها ، وكانت قبلها الأبلة ، وبنى المسجد بقصب ولم يبن بها دارا . وقيل : كانت البصرة قبل تسمى أرض الهند ، فأول ما نزلها عتبة ، كان في ثمان مائة ، وسميت البصرة بحجارة سود كانت هناك ، فلما كثروا بنوا سبع دساكر من لبن ، اثنتين منها في الخريبة ، فكان أهلها يغزون جبال فارس . انظر: الذهبي (ت ٧٤٨ هـ / ١٣٤٨م) ، محمد بن أحمد بن عثمان بن قايماز، شمس الدين ، أبو عبد الله ، سير أعلام النبلاء مؤسسة الرسالة ، بيروت ٢٠٠١م ، ص٣٠٥.

(2) أبو سبرة بن أبي رهم بن عبد العزى بن أبي قيس بن عبد ود بن نصر بن مالك بن حسل بن عامر بن لؤي وأمه برة بنت عبد المطلب بن هاشم بن عبد مناف بن قصي ، وكان أبو سبرة من مهاجرة الحبشة الهجرتين جميعا وكانت معه في الهجرة الثانية امرأته أم كلثوم بنت سهيل بن

يلقون أحدا حتى انتهوا إلى موضع الوقعة التي كانت بين المسلمين من أصحاب العلاء وبين أهل فارس بالمكان المسمى بطاووس وإذا خليد بن المنذر ومن معه من المسلمين محصورون قد أحاط بهم العدو من كل جانب وقد تداعت عليهم تلك الأمم من كل وجه وقد تكاملت إمداد المشركين ولم يبق إلا القتال فقدم المسلمون إليهم في أحوج ما هم فيه إليهم فالتقوا مع المشركين رأسا فكسر أبو سبرة المشركين كسرة عظيمة وقتل منهم مقتلة عظيمة جدا واخذ منهم أموالا جزيلة باهرة واستنقذ خليداً ومن معه من المسلمين من أيديهم ثم عادوا إلى البصرة[1]. وكانت تلك الحادثة هي السبب في عزل العلاء عن حكم البحرين. وعلى أثر ذلك مرض العلاء ابن الحضرمي وهو في طريقه إلى البصرة، وتوفى رحمه الله في موضع يسمى العدان، وفي مصدر آخر بموضع يسمى نياس[2]، سنة إحدى وعشرين على الأرجح .

الانزال البحري الثاني

وفي عام (٢١ هـ) ، عبر العرب المسلمون مياه الخليج العربي ليقوموا بإنزال بحري ثاني باتجاه سواحل أصطخر، حيث كان عثمان ابن أبي العاص الثقفي[3]

عمرو ، وشهد أبو سبرة بدرا وأحدا والخندق والمشاهد كلها مع رسول الله وكان قد رجع إلى مكة بعد وفاة رسول الله ﷺ فنزلها فكره ذلك له المسلمون وولده ينكرون ذلك ويدفعونه أن يكون رجع إلى مكة فنزلها بعد أن هاجر منها وتوفي أبو سبرة بن أبي رهم في خلافة عثمان بن عفان. انظر ابن سعد (ت ٢٣٠/ ٨٤٥ م) ، أبو عبد الله محمد بن سعد بن منيع الهاشمي بالولاء، البصري، البغدادي المعروف بابن سعد ، الطبقات الكبرى ، تحقيق، إحسان عباس، دار صادر ، بيروت، ١٩٦٨م ، ج ٣ ، ص ٤٠٣.

(1) ابن كثير: البداية والنهاية ، ٨٤/٧..

(2)انظر: الذهبي ، سير أعلام النبلاء ، المصدر السابق ، ص٢٦٦.

(3) أبو عبد الله عثمان بن أبي العاص بن بشر بن عبد بن دهمان بن عبد الله بن همام بن أبان بن سيار بن مالك بن حطيط بن جشم بن ثقيف الثقفي. ت (٥١ هـ) صحابي من أهل الطائف.

والياً على البحرين وعمان قد تلقى الأمر بغزو بلاد فارس وهو في مدينة (دبا)[1] فأعد جيشاً عظيماً من قبائل عبد القيس والأزد وتميم كبرى قبائل الخليج العربي ، قوامه ثلاثة آلاف محارب وعبر (جلفار- رأس الخيمة) وأرسله في حملة بحرية عبر الخليج العربي، بقيادة أخاه الحكم بن أبي العاص. فوجه طلائع حملته البحرية للنزول وفتح جزيرة أبر كاوان أولاً ، وربما كان اختيار عثمان لهذه الجزيرة يعود إلى كثرة العرب بها وبالأسياف القريبة منها وإلى موقعها الاستراتيجي حيث تقع عند مضيق هرمز على الجزء الاسفل من الخليج العربي فهي تتحكم بالطريق البحرية وتعتبر محطة لتحشد ووثوب سفن وقوة الانزال البحري، هذا بالإضافة إلى بعدها عن مراكز الحشود العسكرية الفارسية الواقعة في شمالي وشمال شرقي الخليج العربي .

وحسب الدكتور فاروق عمر فوزي ، فإن عثمان بن العاص لابد أنه ضم إلى مقاتليه من أهل البحرين وعمان العرب من أهل الجزر والأسياف على السواحل

وفد على النبي في وفد ثقيف وهو ابن سبع وعشرين وهو أصغرهم فأسلم، واستعمله رسول الله على الطائف. فلم يزل عليها حياة رسول الله وخلافة أبي بكر رضي الله عنه وسنتين من خلافة عمر رضي الله عنه ثم عزله عمر رضي الله عنه وولاه سنة خمس عشرة على عمان والبحرين وسار إلى عمان ووجه أخاه الحكم بن أبي العاص إلى البحرين وسار هو إلى توج ففتحها ومصرها وقتل ملكها شهرك وذلك سنة إحدى وعشرين واستمر في البحرين إلى أن آلت الخلافة لعثمان بن عفان، فعزله، فسكن البصرة حتى مات بها في خلافة معاوية. وفي البصرة موضع يقال له" شط عثمان" منسوب إليه. أنظر ابن الأثير ، أسد الغابة في معرفة الصحابة ، المصدر السابق، ج ٣، ص ٤١؛ البلاذري، فتوح البلدان ، المصدر السابق ، ص٤٧٦.

[1] دبا ميناء عربي قديم يطل على الخليج العربي وقد اشتهر بانه سوق من أسواق العرب بالجاهلية مثل سوق عكاظ وعدن وصنعاء وعمان وحضرموت، وكان ذلك السوق يسمى بسوق دبا ويجمع بين تجار جزيرة العرب والهند والسند وبلاد فارس والصين..

الشرقية فكانت جزيرة (ابركاوان) منطلقا لفتح الساحل والتقدم نحو (توج) سنة ١٩هـ/ ٦٤٠م [١]. حيث صار إِلَى توج وهي من أرض أردشير ، وفي رواية أَبِي مخنف : أن عُثْمَان بْن أَبِي العاص نفسه قطع البحر إِلَى فارس ، فنزل توج ففتحها ، وبنى بها المساجد وجعلها دار للمسلمين ، وأسكنها عَبْد القيس وغيرهم ، فكان يغير منها عَلَى أرجان ، وهي متاخمة لها ثُمَّ أنه شخص عن فارس إِلَى عمان والبحرين لكتاب عُمَر إليه في ذلك ، واستخلف أخاه الحكم ، وقال : غير أَبِي مخنف أن الحكم فتح توج ، وأنزلها المسلمين من عَبْد القيس وغيرهم سنة تسع عشرة . بحسب البلاذري في فتوح البلدان[٢] .

ويقول الطبري في تاريخه " كان عثمان بن أبي العاص أرسل إلى البحرين فأرسل أخاه الحكم بن أبي العاص في ألفين إلى توج وكان كسرى قد فر عن المدائن ولحق بجور من فارس" [٣]. ومما سبق ذكره ، اذا افترضنا أن حمولة كل سفينة من ٨٠ الى ١٠٠ شخص فان عدد سفن الحملة البحرية ، يتراوح بين (٢٠) الى (٢٥) سفينة ، لم نعثر على اية اشارة في ما وصلنا من مصادر الى نوعية السفن المستخدمة أو التي تم بنائها. ويبدو أن الانزال قد نفذ على مرحلتين لعدم كفاية القوة الاولى بقيادة الحكم بن ابي العاص ، فتم تعزيز قوة الانزال بقوات اخرى بقيادة عبيد الله بن

---

(١) فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج العربي في العصور الإسلامية الوسطى، ط ٢، دار واسط للنشر ، بغداد، ١٩٨٥م ، ص٢٦٦.

(٢) يبدو أن عثمان بن أبي العاص في طريقه إلى الساحل الشرقي فتح بعض جزر الخليج ، ففي فتوح البلدان تشير رواية تاريخية إلى فتحة جزيرة (أبركاوان) وهي جزيرة عربية نسبة الى كاوان وهو لقب للحارث بن أمرؤ القيس بن حجر بن عامر من بني عبد القيس . انظر البلاذري ، فتوح البلدان ،كور فارس وكورمان ، مصدر سبق ذكره ، ص ٤٧٦.

(٣) الطبري ، تاريخ الأمم والملوك ، مصدر سبق ذكره ، ج٣، ص٥٥٣.

معمر[1] لإدامة زخم هجوم جيش المسلمين على أصطخر لفتحها ، حيث قتل ملكها الفارسي شهرك ، وقد تمكن جيش المسلمين من فتح سابور وكازرون[2] وجنابه. بعد أن لحق عثمان بن أبي العاص بأخيه ، قال قدامه بن جعفر: وأتى عثمان بن أبي العاص مدينة سابور في سنة ثلاث وعشرين، ويقال: في سنة أربع وعشرين، قبل ان يأتي أبو موسى(يقصد ابو موسى الاشعري)، ولاية البصرة من قبل عثمان بن عفان(رض) ، فوجد أهلها متهيئين للقتال، قتال المسلمين. وكان أخو شهرك بها فامتنع قليلا ثم طلب، الامان، والصلح، فصالحه عثمان على الا يقتل أحدا ولا يسبيه، وعلى أن يكون له ذمة، ويعجل مالا[3].

لقد كانت هذه العمليات قريبة من الساحل ولم تتوغل في عمق اقليم فارس في عهد الخليفة عمر(رض)، كما وان العرب لم يتمكنوا من فتح (أصطخر)-(برسيبوبوليس) لحصانتها رغم محاولات عديدة قامت بها قوات مشتركة من البصرة والبحرين سنة ٢١هـ ، و٢٣هـ على التوالي . واستناداً لما سبق ذكره ، فان الحملة البحرية على توج و أصطخر تعتبر هي أول حملة بحرية في تاريخ البحرية الاسلامية وقد جرت على الارجح في أواخر عهد عمر بن الخطاب (رض)، وليست الحملة البحرية لغزو جزيرة قبرص في عهد والي الشام معاوية بن ابي

---

(1) هو عُبيد الله بن مَعْمر بن عثمان بن عمرو بن كعب بن سَعْد بن تيم بن مُرة بن كعب بن لؤي القرشي التيمي؛ والد عمر بن عبيد الله الأمير، أَحَدُ أجواد قريش، وذكر أَنه مات في عهد عثمان بإِصْطَخْر؛ ابن الاثير ، اسد الغابة ، مصدر سبق ذكره ، ص٧٥.

(2) كازرون هي مدينة إيرانية تقع في محافظة فارس ، وهي تقع في منتصف الطريق بين شيراز و بوشهر وتبعد عن شيراز مركز المحافظة حوالي ١٤٥ كم..

(3) قدامه بن جعفر ، الخراج و صناعه الكتابه ، ص ٣٨٩؛ وكذلك ،المسعودي، مروج الذهب و معادن الجوهر، ج٢، ص٢٤٥ ؛ الإصطخري ، المسالك والممالك ، ص٧٠ ،٧٦، ٧٨.

سفيان التي جرت في عهد الخليفة عثمان بن عفان(رض) حيث أنها كانت قد سبقتها بعدة سنوات.

مما سبق يتبين لنا أن المسلمين في منطقة الخليج العربي قد استفادوا من خبرات عرب الخليج في بناء سفن حربية لأغراض القيام بنقل الجند والإنزال البحري وامداد القوات العاملة بمحاذات الساحل الشرقي للخليج العربي في اقليم مكران وباتجاه اصطخر ، قبل شروع اقرانهم في الشام ومصر ببناء الاساطيل البحرية الاسلامية في شرق البحر المتوسط ، وشمال افريقيا.

الحملة البحرية الاولى على السند

السند هي الجزء الشمالي الغربي من شبه القارة الهندية ، وتنقسم منطقة السند جغرافيا إلى خمسة أقاليم، ولكل إقليم مدنه وقراه والأقاليم هي : سيوستان، الملتان، إسكلنده، أرور وهي العاصمة وبرهمن آباد وهي المنصورة (حيدر آباد حاليا)، ومدينة ديبل تقع في إقليم "برهمن آباد" ومن مدنه، النيرون، لوهانة، لالهه، سمه، وغيرها[1].ولم تكن شبه القارة الهندية مجهولة للعرب في عصر ما قبل الإسلام؛ إذ كانت تجارتها تمرُّ بالأرض العربية عن طريق البحرين فالعراق إلى سواحل بلاد الشام ومصر، أو عن طريق اليمن ثم إلى مصر وبلاد الشام.

وقد عرف العرب منذ القديم الهند وأحوالها عن طريق تجارتهم، نزلوا على سواحلها الغربية(السند) ، واختلطوا بأهلها ليعودوا إلى بلادهم مندهشين بما رأوا

---

(1) اليعقوبي (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧ م) ، أبو العباس أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح ، تاريخ اليعقوبي، دار العراق، بيروت ١٩٥٥م ، ج ٢، ص٢٨٨؛ وكذلك الطرازي، عبد الله مبشر الطرازي الحسيني ، موسوعة التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية لبلاد السند والبنجاب باكستان الحالية ، الناشر: عالم المعرفة ، ط١ ، جدة ١٤٠٣هـ ، ج١، ص١٨٠؛ وكذلك ن. أ. بلوش، فتح السند، دار طلاس للدراسات والنشر، دمشق ١٩٩١ م ، ص٩٨.

من ثراء الهند الطائل، وماهم من غرائب العادات والمعتقدات، ونفيس المعادن والمنسوجات.

وقد زار المقدسي السند ووصفها بقوله " هذا إقليم الذهب والتجارات، والعقاقير والآلات والفانيد والخيرات والارزاز والأعجوبات، به عدل وإنصاف وسياسات، وبه خصائص وفوائد وبضاعات، ومنافع ومتاجر وصناعات، ومدن سرية وسلامة وعافية، ثم أمانات، نهر شريف، وأمره طريف، ولا تصل إليه إلا بعد أخطار البر وأهوال البحر، ولهم مروءة، وللإسلام عندهم طراوة، والعلم كثير والتجارات مفيدة، ولهم ذكاء وفطنة ومعروف وصدقة "[1]. وأشهر القبائل التي تسكن السند عند قدوم المسلمين السند هم : الزط، والميد. وكانوا يقطنون غالبا في المناطق الداخلية وأطراف الأنهار، ومنهم من كان يحترف العمل في البحر والسواحل، ومنهم كذلك القراصنة[2].

و بعد تيسر السفن الحربية التي تم بنائها بإشراف عثمان بن أبي العاص الثقفي والي عمان والبحرين ؛ قام الاخير بإعداد ثلاث حملات بحرية عبرت الخليج العربي باتجاه سواحل السند ، وقد تولى بنفسه قيادة واحدة منها اتجهت إلى ناحية (تهانة) عاصمة إحدى محافظات ولاية مهاشترا الجديدة الآن [3]. وتقع على بعد (٢٣) ميلاً من مدينة (بومباي) الحالية ، بينما توجهت الثانية يقودها أخوه الحكم بن أبي

---

(1) المقدسي، أحسن التقاسيم، المصدر السابق ، ص ٤٧٤.

(2) ابن حوقل ، صورة الأرض، ص٥٥؛ ابن سعيد، كتاب الجغرافيا، المصدر السابق ، ص١٣٢ ؛ أبو الفداء، تقويم البلدان، المصدر السابق ، ص١٣٨..

(3) العمري ، د. عبد العزيز ، الفتوح الإسلامية عبر العصور، دار اشبيلية، الرياض، الطبعة الأولى، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م ، ص ١٧١ ؛ محمد بن القاسم الثقفي... فاتح الهند http://www.startimes.com/.

العاص الثقفي نحو ميناء بهروج على الساحل الهندي شمال إقليم (مورت) ببلاد الهند الحالية ، أما الثالثة فقد تولى أمرها أخ ثالث اسمه المغيرة بن أبي العاص الثقفي ، ويممت شطر الديبل ؛ الذي يقع قرب ميناء كراتشي الحالي في باكستان . وكان الخليفة الراشدي الثاني عمر ابن الخطاب (رض)، قد نهى عامله بالبحرين، عثمان بن أبي العاص الثقفي عن المضي بهذا الأمر، إذ كان يحرص على جند المسلمين من البحر، فكتب إليه محذراً ومهدداً: "يا أخا ثقيف، حملت دوداً على عود، وأني أحلف بالله لو أصيبوا لأخذت من قومك مثلهم"[1].

فلما ولّي عثمان الخلافة، كتب إلى واليه في العراق عبد الله بن عامر بن كريز، سنة ٢٩هـ يأمره بأن يوجّه إلى ثغر الهند، "من يعلم علمه وينصرف إليه بخبره" فوجه الأخير إلى هناك (حكيم بن جبلة العبدي)، فلما رجع أرسله إلى عثمان، فسأله الأخير عن حال الهند، فرد حكيم عليه قائلاً "ماؤها وشل (قليل) وثمرها دقل (رديء)، ولصها بطل إن قل الجيش فيها ضاعوا، وإن كثروا جاعوا" فقال له عثمان: "أخابر أم ساجع قال: بل خابر، فلم يغزها أحد"[2].

وفي خلافة الامام علي بن أبي طالب (كرم الله وجهه) أواخر سنة ٣٨(هـ)، وأول سنة (٣٩هـ)، توجَّه إلى السِّند "ابن الحارث بن مرَّة العبدي" متطوِّعاً بإذن علي (كرم

([1]) البلاذري(ت٢٩٧ هـ/ ٨٩٢ م) ، أحمد بن يحيى بن جابر، فتوح البلدان، حققه عبد الله أنيس الطباع، وعمر أنيس الطباع، دار النشر للجامعيين ١٩٥٧، ص ٦٠٧.

([2]) احمد محمد الساداتي، تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية وحضارتهم. ج١، سلسلة ألف كتاب ١٥٨، إشراف إدارة الثقافة العامة - وزارة التربية والتعليم بمصر، مكتبة الآداب ومطبعتها ، القاهرة ، ص ٥٦.

الله وجهه) ، فظفر وأصاب مغنماً وسبياً، وقسّم في يوم واحد ألف رأس، ثم إنه قُتل ومن معه هناك ولم ينجُ إلا القليل من تلك السريّة، وكان مقتله سنة(٤٢ هـ).

وعلى كل حال فهذه الحملات لم تزد عن أن تكون مناوشات لم تصل على مستوى الفتح بمعناه المعروف، ولعل هذه هو سر عودة هذه القوات إلى قواعد انطلاقها في عمان بعد أن تمكنت من تحقيق مهمتها؛ وهي الاستطلاع والإعداد للفتح ، وتأديب قراصنة الهند والسند، وملك السند ؛ الذي زود ملك الفرس بالمال والسلاح في موقعة القادسية التي وقعت في(١٣ شعبان ١٥ هـ / ١٦-١٩ نوفمبر ٦٣٦م).

الخليج العربي في العصر الاموي

تتابع النشاط الملاحي العربي الإسلامي الحربي والتجاري ، وأخذت طلائع سفن العرب المسلمين تظهر على سواحل السند و الهند، في العصر الاموي خصوصاً و أن هذه الروابط قد ازدادت بوصول المسلمين إلى حدود بلاد السند وذلك على إثر فتحهم لأملاك الإمبراطورية الساسانية.

ولم تكن دور صناعة السفن في منطقة الخليج العربي في العصرين الاموي والعباسي متخصصة في إنتاج السفن التجارية فقط وإن كان هو الغالب عليها، بل كان لديها القدرة المزدوجة، لبناء وانتاج السفن الحربية ايضاً. فقد قام الحجاج أيضاً ببناء قوة عسكرية بحرية بالخليج العربي وبحر الهند[1] . في وقت كان ولاة العراق في العصر الأُموي مسؤولين عن تنظيم أمور الجبهة الشرقية بكاملها ، ولهذا فقد بدءوا يرسلون حملات استطلاعية إلى مناطق الساحل الشرقي للخليج العربي ، وسواحل

---

(١)عبد القادر المعاضيدي ، واسط في العصر الأموي ، جامعة الشارقة ، الشارقة ٢٠٠٥م ، ص٢٤٣ .

بلاد السند للتعرف على طبيعة المنطقة وأحوال سكانها استعداداً لحملة الفتح المنظم . وكانت سفن عربية قد ابحرت من عمان والبحرين وتقدمت نحو مصب نهر مهران[1]، في منطقة بستك في جنوب إيران الحالية ويصب في الخليج العربي شمال غرب مضيق هرمز . و في سنة(٤٤هـ/ ٦٦٤م) قاد المهلب بن أبي صفرة الأزدي[2] (عامل خراسان من قبل عبد الله بن عامر والي البصرة) حملة بحرية صوب بلاد السند فوصل حتى بَنَّه ولاهور (وهي الآن بنوكوهات بباكستان) ثم عاد من حيث أتى.

الحملات البحرية في عهد الحجاج بن يوسف الثقفي

في سنة (٧٥هـ/ ٦٩٤م) ، استعمل عبد الملك بن مروان الحجّاج بن يوسف الثقفي[3] والياً على العراق، وقد اهتم الحجّاج بصناعة السفن وسعى الى تأمين سلامة ابحارها في الخليج العربي ، ومن الجدير بالذكر أن الحجّاج لما بنى مدينة واسط سنة (٨٣ أو ٨٤هـ / ٧٠٢ أو ٧٠٣م) على ضفتي نهر دجلة ربط بينهما

---

(1)عبد القادر المعاضيدي ، واسط في العصر الأموي، المرجع نفسه، ص ٣٨٩.

(2) هو المهلب بن أبى صفرة الأزدي (٨هـ/ ٨٢هـ) وكنيته أبو سعيد ، وقد ولد عام الفتح الذي كان سنة ثمان من الهجرة. وقد مات المهلب في خراسان سنة اثنتين وثمانين وكانت ولايته عليها سنة سبع وسبعين ، فهو الذى مهد لفتح السند ومدينة خجندة على نهر سيحون بينها وبين سمرقند عشرة أيام وهو الذى استعاد منطقة الختل وقد ظل يحارب الخوارج طيلة تسعة عشر سنة ولم يقضى على شوكتهم غيره؛ انظر، ابن حبان (ت ٣٥٤هـ)، محمد بن حبان بن أحمد بن حبان بن معاذ بن مَعْبدَ، التميمي، أبو حاتم، الدارمي، البُستي ، الثقات ، تحقيق ، محمد عبد المعيد خان، الناشر: دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد الدكن الهند ،الطبعة: الأولى، ١٣٩٣هـ / ١٩٧٣م ، ج ٥ ، صفحة ٤٥١ ؛ الرازي (ت٣٢٧هـ) أبى محمد عبد الرحمن بن أبى حاتم محمد بن إدريس الرازي ، الجرح والتعديل ، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد الدكن ، الهند سنة ١٣٧٢ هـ ١٩٥٢ م ، ج ٨ ، ص ٣٦٩ .

(3) هو أبو محمد الحجاج بن يوسف بن الحكم بن أبي عقيل بن مسعود بن عامر بن معتب بن مالك بن كعب بن عمرو بن سعد بن عوف بن ثقيف، الثقفي (٤١ هـ - ٩٥ هـ) سياسي أموي وقائد عسكري ولد في الطائف بالحجاز تزوج من ابنة المهلب ابن أبي صفرة. لعب دوراً كبيراً في تثبيت أركان الدولة الأموية، سير الفتوح، خطط المدن، وبنى مدينة واسط، ويعد من الشخصيات المثيرة للجدل في التاريخ الإسلامي والعربي، عُرف بالمبير أي المبيد. أنظر، البَلَاذُري (ت٢٧٩هـ /٨٩٢م) ، أحمد بن يحيى بن جابر بن داود ، أنساب الأشراف ، تحقيق: سهيل زكار ورياض الزركلي، ط١، الناشر: دار الفكر ، بيروت ١٩٩٦ م ،٣٠٢/٤ .

بجسر جسر عائم على السفن الى صنعت في واسط ، وكانت السفن التي تصنع في واسط تسمى **الواسطية**[1]. وكانت الواسطية تستخدم للسفر ونقل السلع التجارية بين واسط والبصرة لضحالة الطريق النهري بينهما وعدم قدرة الانواع الاخرى من السفن على السير فيه[2] ، ولم تكن صناعة السفن في واسط والبصرة في عهد الحجاج بن يوسف ، متخصصة في إنتاج السفن التجارية فقط وإن كان هو الغالب عليها، بل كان لديها القدرة المزدوجة لصناعة السفن الحربية، فقد قام الحّجاج أيضاً ببناء قوة عسكرية بحرية بالخليج العربي وبحر الهند[3] استخدمها لاحقاً في تأكيد السيادة الأموية على الخليج العربي وخاصة عمان التي كانت تتمرد على الامويين بقيادة سعيد بن عباد بن الجلندي[4] . وما كان ذلك ليتم له إلاَّ بتغيير الزعامات التقليدية في البلاد .

---

(١) أحمد الشامي، العلاقات التجارية بين دول الخليج و بلدان الشرق الأقصى و أثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية مجلة بحث منشور في مجلة المؤرخ العربي، عدد ١٢، العراق ، بغداد ١٩٨٠ ، ص ١٠١ .

(٢) هزاع بن عيد الشمري ، الحجاج بن يوسف الثقفي وجه حضاري في تاريخ الاسلامي ، ط ٢ ، الناشر: دار أجا ، الرياض ١٩٩٣ م ، ص ٥٩.

(٣)عبد القادر المعاضيدي ، واسط في العصر الأموي ، المصدر السابق ، ص ٢٤٣ .

(٤) نسبة إلى الجلندي بن المستكبر بن مسعود بن الحرار بن عبد العز أبنائه جيفر وعبد عام بداء حكمهم في العام ٦٣٠ م وفي عهدهم أسلم أهل عُمان ،أستلم الحكم عباد بن عبد بن الجلندي بعد أبية وعمة وخلف الحكم من بعدة إلى أبنائه سعيد وسليمان أبناء عباد بن عبد وانتهت فترة حكم آل الجلندي على يد الحجاج صاحب العراق في زمن الأمويين حيث دام حكم عمال الأمويين من ٧٠٢ إلى ٧٤٨ م

في عام ٧٤٨ إلى ٧٥٢ م أستقلت عمان عن الخلافة حيث عُين أول إمام وكان الإمام الجلندي بن مسعود بن جيفر بن الجلندي ولكن من بعده تغير اللقب إلى ملك وذلك في فترة حكم الملك محمد بن زائدة الجلنداني وراشد بن النظر الجلنداني في الفترة من ٧٥٢م إلى ٨٩٣ م وقد خرج عليهم أهل عُمان حيث بايعوا محمد بن عبد الله بن أبي عفان إماما عليهم .http://ar.wikipedia.org/wiki

الحملات البحرية على عمان

اضطرب الوضع السياسي في الأقاليم خلال حكم يزيد بن معاوية(٦٠-٦٤هـ) وتعرضت عمان في هذه الفترة لخطر الخوارج النجدات الذين تمكنوا من السيطرة على البحرين و عمان سنة (٦٧هـ)، و هزيمة عباد بن عبد الجلندي و أبناه سليمان وسعيد آل الجلندي واستولوا على عمان بالقوة. الا أن آل الجلندي سرعان ما تمكنوا من استعادة السيطرة على الحكم في عمان مستقلين عن سلطة الدولة الاموية وذلك في أواخر القرن الاول الهجري وعادت عمان مستقلة مره أخرى ، تحت حكم سعيد وسليمان أبناء عباد بن عبد بن الجلندي[1]..

ولقد كان تعيين الحجاج بن يوسف الثقفي على العراق والمشرق الإسلامي سنة ٧٥هـ من قبل الخليفة عبدالملك بن مروان ، نقطة تحول هامة في تاريخ العلاقات بين سلطة الدولة الاموية وعمان لذا فقد وضع الحجاج عمان ضمن أولويات خططه بهدف إعادتها إلى الدولة الأموية . فأرسل الحجاج قوة بحرية ، تتكون في معظمها من قبائل الأزد في البصرة، بقيادة القاسم بن شعوة المزني [2]، الى عمان بهدف إعادتها إلى سلطة الدولة الأموية . وعندما وصل القاسم بن شعوة ، إلى عمان أرسى سفنه امام سواحل قرية حطاط. فعلم به سليمان بن عباد الذي سارع الى التصدي له بقوات برية وبحرية ، وجرت معركة بحرية في وادي الحطاط وما لبث العمانيون أن إستعادوا زمام الموقف وقتلوا قائد الجيش الأموي ولاذ من

---

(١)العبيداني ، حميد بن محمد بن رزيق ، الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين، تحقيق : عبد المنعم عامر و محمد مرسي عبدالله ، وزارة التراث والثقافة ، ط٤ ، مسقط ١٩٩٤م ، ص ٤١.

(٢) العبيداني ، حميد بن محمد بن رزيق ، مرجع سابق، ص١٨٧ ؛ السالمي، مرجع سابق، ج١، ص٧٤.

بقي حيا بالفرار عن طريق الخليج حيث استطاع العمانيون تدمير الأسطول الأموي في مياه الخليج قبالة سواحل عمان . و بعد مقتل القاسم بن شعوة قائد الحملة البحرية مع كثير من جنده وأسر آخرون[1] ، انتبه الحجاج بن يوسف الثقفي إلى ما فعله ، وحذَّر أهالي البصرة من مغبَّة مساندتهم لأزد عمان . ثم أرسل قوة أخرى برية وبحرية تتكون في معظمها من القيسية بقيادة **مجاعة بن شعوة المزني** ، أخي القائد السابق ، وذلك من أجل أن يأخذ مجاعة الثأر من أخيه.

فكتب الحجاج إلى عبدالملك بن مروان بأمر الحرب، فأبعد وجوه الأزد الذين كانوا بالبصرة عن النصرة لسليمان بن عباد. فأخرج الحجاج حوالي أربعين ألفا، عشرين من جانب البحر، تحملهم ثلاثمائة سفينة ، ومن ناحية البر عشرين ألف آخرين[2] وذلك لمحاصرة أهل عمان برا وبحرا في وقت واحد حسب خطة الحجاج العسكرية. إلا أن هذه الخطة لم تنجح، فقد وصل الجيش البري بالقرب من قرية بوشر[3] قبل وصول الاسطول البحري. فسار إليهم سليمان بن عباد في حوالي ثلاثة آلاف فارس، وأصحاب النجائب ثلاثة آلاف وخمسمائة[4] ، فكان النصر حليف سليمان بن عباد ودارت الدائرة على جيش الحجاج، فأمعن سلميان بن عباد في طلبهم وهو لا يعلم عن قوات الانزال البحري التي ارسلها الحجاج شيئا.

---

(١) العبيداني ، الفتح المبين في سيرة السادة البو سعيديين ، مرجع سابق، ص١٨٨.

(٢) زياد بن طالب المعولي، العمانيون ونشر الإسلام والثقافة العربية في شرق أفريقيا، ص٤٢؛ إبراهيم الزين الصغيرون: الإسهام العُماني في المجالات الثقافية والفكرية والكشف عن مجاهل القارة الإفريقية في العهد البوسعيدي، المنتدى الأدبي، حصاد ندوة ١٩٩١ ـ ١٩٩٢م، وزارة التراث القومي، سلطنة عُمان،١٩٩٣.

(٣) بوشر ولاية تابعة لمحافظة مسقط.

(٤) السالمي، مرجع سابق، جـ١، ص٧٥. مؤلف مجهول، مرجع سابق، ص٤٨.

أما قوات الانزال البحري التي ارسلها الحجاج فكان مجاعة يقودها بنفسه حتى قام بالإنزال البحري في اليوتانة من جلفار[1] وعسكر فيها، وأرسى سفنه في بندر مسقط. وفي اليوتانة لقيهم رجل من توأم[2] وأخبرهم بخروج سليمان وأصحابه وأن سليمان قد تمكن من هزيمة الجيش البري، فواصل مجاعة بقواته التي نزلت من السفن طوال الليل والنهار حتى وصل إلى بركاء[3] .

وفي بركاء خرج إليهم سعيد بن عباد أخ سليمان فاقتتلوا قتالا شديدا حتى حال بينهم الليل[4] ، وفي الليل تأمل سعيد بن عباد جيشه بعد هذا القتال الشديد في النهار فوجد أن جيشه كالشعرة البيضاء في الثور الأسود[5] ، وهذا دليل على كثرة عدد جيش مجاعة البحري بالمقارنة مع جيش سعيد. وعندما رأى سعيد بن عباد هذا الفارق الكبير في العدد والعدة لم يكمل القتال في الصباح وإنما رجع من هناك ليلاً فذهب إلى ذراريه وذراري أخيه سلميان فتوجه بهم إلى الجبل الأخضر، ولحقه القوم ولكنهم لم يستطيعوا أن يصعدوا الجبل[6] .

ونلاحظ أن مجاعة بن شعوة قد أرسى سفنه في بندر مسقط وكان عددها ثلاثمائة سفينة، فتوجه إليها سليمان بن عباد وتمكن من إحراق اكثر من خمسين سفينة،

---

(١) جلفار هي اليوم رأس الخيمة، إحدى إمارات دولة الإمارات العربية المتحدة.

(٢) توأم هي البريمي حالياً، أنظر: العبيداني ، حميد بن محمد بن رزيق ، مرجع سابق، ص١٨٨.

(٣) بركاء ولاية ساحلية تتبع منطقة الباطنة. أنظر: السالمي، مرجع سابق، ج١، ص٧٥.

(٤) المعولي، مرجع سابق، ص٤٣. مؤلف مجهول، مرجع سابق، ص٤٩.

(٥) العبيداني ، حميد بن محمد بن رزيق ، مرجع سابق، ص١٨٩؛ المعولي، مرجع سابق، ص٤٣.

(٦) السالمي، مرجع سابق، ج١، ص٧٥؛ العبيداني ، الفتح المبين في سيرة السادة البو سعيديين ، مرجع سابق، ص١٨٩..

وانهزم الباقون وبقوا في سفنهم في البحر[1] ، وقد تصور لمجاعة أنه لا طاقة لـه بسليمان، فاتجه يريد البحر فالتقى مع سليمان بسمائل[2] فاقتتلوا قتالا عظيما فكان النصر حليف سليمان، فاتجه مجاعة يريد اللحاق بسفنه فركبها ومضى إلى جلفار[3].

ومن جلفار كتب مجاعة إلى الحجاج بن يوسف الثقفي يخبره بخبر الـهزيمة وما جرى عليه وجنده من قبل سليمان وسعيد ابني عباد، وأنه قد اجتمع معهما أزد عمان من كل مكان[4] ، وأنه ليس قادرا على مواصلة القتال، فكيف يقدر وقد هزم جيشه البري وأحرقت معظم سفنه بالبحر. مما جعل الحجاج يغضب ويرسل جيشاً جديداً إلى عمان بقيادة عبدالرحمن بن سليمان.

كانت حملة عبد الرحمن بن سليمان حملة برية وذلك في خمسة آلاف فارس من بادية الشام[5] والذين يتصفون بالوحشية والخبرة في القتال، وقد كان في جيش عبدالرحمن رجل من الأزد ولا أحد من الجيش يعلم أنه من الأزد.

وفي الليل هرب هذا الرجل الأزدي من جيش عبدالرحمن وتوجه إلى سليمان وسعيد فأخبرهما بخبر الحملة بالتفصيل، فأخبرهما أنه جيش قوي لا قدرة لسعيد وسليمان على صده، مما استشعرا العجز في نفسيهما، وقدرة ما بقي لديهما من

---

(١) مؤلف مجهول، مرجع سابق، صـ٤٩؛ السالمي، مرجع سابق، جـ١، صـ٧٥.

(٢) سمائل إحدى ولاية المنطقة الداخلية، وتمثل حلقة وصل بين الداخل والساحل لعمان.

(٣) المعولي، مرجع سابق، صـ٤٣، العبيداني ، الفتح المبين في سيرة السادة البو سعيديين ، مرجع سابق، صـ١٨٩..

(٤) العبيداني ، الفتح المبين في سيرة السادة البو سعيديين ، مرجع سابق، صـ١٨٩.

(٥) مؤلف مجهول، مرجع سابق، صـ٤٩؛ العبيداني ، حميد بن محمد بن رزيق ، مرجع سابق، صـ١٨٩..

قوات منهكة نتيجة الحروب ضد مجاعة والقاسم فحملا ذراريهما وجملة من قومهما، على السفن واتجهوا بحراً إلى أرض الزنج[1]على ساحل أفريقيا الشرقي ، وماتا هناك [2] في ما بعد ، وبذلك تمكن مجاعة وعبد الرحمن من القضاء على آل الجلندي في عمان[3]. وكان ذلك سنة ٨٣ ه الموافق ٧٠٢ م ، ورجعت عمان ، عقب ذلك ، ولاية تابعة إلى والي العراق ، فعيَّن الحجاج عليها عبد الرحمن بن سليمان ثم عبد الجبار بن سبرة المجاشعي. وظل الأخير على ولايته حتى توفي الحجاج في سنة ٩٥هـ/ ٧١٤م .

الحملات البحرية على السند

وفي أثناء ولاية الحجّاج سنة(٩٠ هـ/ ٧٠٨ م) ، بعث حاكم جزيرة الياقوت[4] إلى الحجاج ، هدايا رغبة في التقرب من الحجاج وحمل ذلك في ثماني سفن كبيرة محملة بالهدايا وكان بعض هذه السفن لتجار عرب. وحدث أن هوجمت هذه السفن

---

(١)أرض الزنج هي الساحل الشرقي لأفريقيا، هاجر إليها سعيد وسليمان ابنا عباد بن العبد. أنظر: د. محمد قرقش، تاريخ الإسلام في أفريقية مع دراسة للدور العماني، صـ٢٠٤، مكتبة ابن كثير.

(٢) السالمي، مرجع سابق، صـ٧٦؛ العبيداني ، حميد بن محمد بن رزيق ، مرجع سابق، صـ١٨٩...

(٣)العبيداني ، الفتح المبين في سيرة السادة البو سعيديين ، مرجع سابق، صـ١٨٩.

(٤) هي ، سيريلانكا أو سيلان أو سرنديب أو جزيرة الياقوت كما أطلق عليها المسلمون، جزيرة كبيرة تقع في جنوب آسيا، مساحتها ٦٥ ألف كم٢، لمزيد من المعلومات ، ينظر المسعودي(ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م) ، أبو الحسين علي بن الحسين، أخبار الزمان ومن أباده الحدثان وعجائب البلدان والغامر بالماء والعمران، ج١، تحقيق عبد الله الصاوي، دار الاندلس للطباعة والنشر، بيروت ١٩٨٠م ، ص٦٣ .

من قبل قراصنة يستخدمون بوارج[1] حربية قبالة سواحل السند القريبة من ديبل، حيث قام القراصنة بنهب السفن الاسلامية ، وأسروا الرجال والنساء المسلمات والأطفال، فذهبوا بالبعض إلى سجن ديبل والبعض إلى سجن العاصمة (أرور). وكان على ظهر أحد هذه السفن نساء مسلمات متوجهات لزيارة أقاربهن أو لأداء العمرة أو الحج ، وأثناء السلب والنهب صاحت امرأة مسلمة من بني يربوع بأعلى صوتها (وحجاجاه أغثني)، وحدث أن انفلت من أيدي اللصوص بعض المسلمين وأوصلوا الخبر إلى الحجاج بن يوسف، فقال : لبيك لبيك، وكتب رسالة من توه إلى ملك السند يطلب منه إطلاق سراح النسوة والسفن ولكن داهراً لم يتجاوب معه [2]،إلا أن الملك رد ردا قبيحا بقوله : "إنما أخذهن لصوص لا أقدر عليهم". والحقيقة أن (داهر) حاكم الديبل، كان على علم بهذا الهجوم، وإلا لما استطاع

---

(1) يقال للسفينة: "البارجة" أيضًا، والجمع"البوارج".وذكر أنها السفن الكبار، وأنها سفينة من سفن البحر تتخذ للقتال. انظر ، جواد علي ، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام ، ط ٢ ، طبع بمساعدة جامعة بغداد ١٩٩٣ ، ص٤٦٥ .

(2) ذكرت بعض الروايات أن كثيرا من تجار العرب أقاموا في جزيرة سرنديب "سيلان" مع من أسرهم ومنهم من تزوج هناك وأنجب، ثم توفي البعض منهم وخلفوا أرامل وأيتاما. فأراد ملك الجزيرة أن يرسل أهالي المتوفي عنهن أزواجهن إلى دار الخلافة، حيث ذووهم وورثتهم، ومعهم كثير من الرجال والنساء الراغبين في الحج، ومن بين النساء من أردن مشاهدة العاصمة دمشق لأنهن ولدن في الجزيرة وترعرعن هناك، وقد أرفق ملك الجزيرة مع هؤلاء العرب كثيرا من الهدايا الثمينة والتحف النادرة من الدرر والياقوت، وعددا من الغلمان والحواري والعبيد الأحباش، وكان شأن هذا الملك أن يرسل سنويا الهدايا إلى دار الخلافة. ساعاتي ، انتشار الإسلام ، ص٨١؛ الطرازي ، الموسوعة ، ج١، صص١٦٠-١٦١..

القراصنة ، تقسيم الأسرى وتوزيعهم بين سجن ديبل وسجن العاصمة، على مرأى ومسمع من الملك وسلطاته[1]. فعند ذلك أعد الحجاج اسطولاً بحرياً بقيادة عبيد الله بن نَبهان السلمي تحشد في عُمان واقلع منها بعد ذلك ، باتجاه ميناء الدِّيبل[2]، حيث جرى فيه انزال بحري، ولكن ذلك الجيش فشل في تحقيق مهمته، لعدم تحقيقه المباغتة في هذه المعركة، ذلك أن داهراً كان ينتظر قدومه مستعداً لمواجهته بعد أن بث عيونه في عُمان لمراقبة رد فعل الحجاج وتحركات اسطوله البحري . وكان من نتائج المعركة أن استشهد عبيد الله نفسه ، مع الكثير من جنده .

الا أن هذه النتيجة لم تثني الحجاج بن يوسف عن مواصلة جهوده في فتح السند ، فأعد جيشاً آخر سنة ٩١هـ/ ٧٠٩م، وجعله بقيادة بديل بن طهفة البَجَلي . فأخذ طريق البر إلى عُمان ، ومن هناك جرى اركاب جيش القائد بديل بن طهفة على السفن حيث توجه هذا الاسطول إلى مكران، لانزال الجيش هناك حيث انضم إليه

([1])النجرامي ، الدكتور محمد يوسف، العلاقة السياسية والثقافية بين الهند والخلافة العباسية ط١ ، دار الفكر، بيروت ١٩٧٩، ص٣٧.

([2]) كانت تسمى ديبل أو ذيبل (٧٤ كيلومتر جنوب شرق كراتشي) ، وتعرف الآن باسم بهمبور وهي على بعد ستة أميال من مصب نهر مهران (نهر السند) على الضفة الغربية منه، عند مدخل البحر، على شاطئ خور يسمى خور ديبل وهي مدينة حصينة على الساحل ، يقول المقدسي :"وديبل بحرية قد أحاط بها نحو من مائة قرية، أكثرهم كفار، والبحر يسطع جدارات المدينة" ، انظر المقدسي ، أحسن التقاسيم، ص٣٧٩ ؛ ابن حوقل ، صورة الأرض، ص٢٨٢؛ كذلك ، الدمشقي (ت٧٢٧هـ/ ١٣٢٧م) ، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أبي طالب الأنصاري (شيخ الربوة)، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، طبع في مدينة بطرسبورغ المحروسة، مطبعة الأكاديمية الإمبراطورية ١٢٨١هـ-١٨٦٥م ، ص٩٩.

ثلاثة آلاف فارس من قوات محمد بن هارون (الوالي) وتوجه الجيش عقب ذلك نحو الدِّيبل واشتبكوا مع قوات داهر وابنه جيسيه ، ولكن بديلاً قتل وانهزم جيشه. ويبدوا أن حاكم السند داهر كانت له عيون في عُمان ومكران فلم تنجح مناورة بديل بن طهفة البَجَلي بالحركة براً والاستدارة بحراً نحو مكران في مباغتة قوات داهر [1].

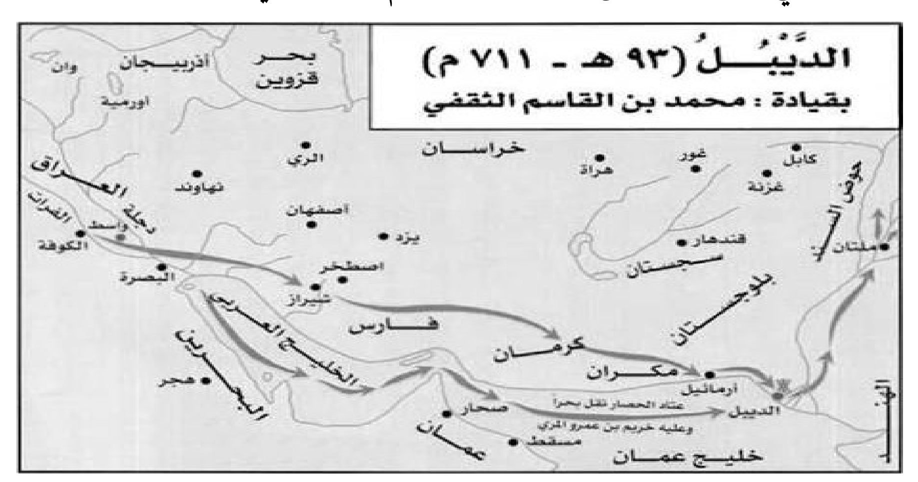
وفي سنة (٩٢هـ/ ٧١٠م) أعد الحجاج حملة برية وبحرية قوامها أكثر من ستة آلاف مقاتل وزودهم الحجاج بكل ما يحتاجون إليه من عتاد وسلاح ومؤن تحملها ثلاثة آلاف بعير وخمس سفن . وعيَّن محمد بن القاسم الثقفي [2] (عامله على إقليم فارس) قائداً للحملة.

---

(1) بلوش، فتح السند، صص.٩٨ -٩٩؛ الطرازي، الموسوعة، ص١، ص١٦٢.

(2) محمد بن القاسم بن محمد الثقفي(ت٩٥هـ)، ابن عم الحجاج بن يوسف ، والحجاج بن يوسف بن الحكم بن أبي عقيل بن مسعود الثقفي يجتمع بمحمد بن القاسم الثقفي في الحكم بن أبي عقيل وكان محمد بن القاسم واليا على إقليم فارس ومقره شيراز، كما كان أبوه واليا على البصرة من قبل الحجاج وكان محمد بن القاسم راجح الميزان في التفكير والتدبير، وفي العدل والكرم، إذا قورن بكثير من الأبطال، وهم لا يكادون يبلغون مداه في الفروسية والبطولة، ولقد شهد له بذلك الأصدقاء والأعداء . انظر ،الزركلي الدمشقي ، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس، الاعلام، ط١٥، دار العلم للملايين ، بيروت ١٩٨٠م ج ٦، ص٣٣٣؛ ابن الكلبي(ت ٢٠٤ هـ) ، أبو المنذر هشام بن محمد بن السائب بن بشر بن عمرو بن الحارث بن عبد الحارث الكلبي ، جمهرة النسب، تحقيق محمود فردوس العظم، عالم الكتب للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٨٦ م ، ص ٧٧؛ البلاذري، فتوح البلدان، ص٤٢٤ ؛ وابن حزم(ت٤٥٦ هـ/١٠٦٣م) ، أبو محمد علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلسي القرطبي الظاهري ، جمهرة أنساب العرب ، تحقيق : عبد السلام محمد هارون ، طبع : دار المعارف بالقاهرة ، الطبعة الرابعة عام ١٣٩٧هـ، صص٢٦٧ -٢٦٨.

سار محمد بن القاسم بقواته من شيراز إلى كرمان ثم مكران واستمر في زحفه بموازاة الساحل ، وفي الوقت نفسه تحركت السفن من البصرة تحمل المؤن والاسلحة والرجال ، حتى التقت القوتان البرية والبحرية بمواجهة مدينة الدِّيبل التي حاصرتها جيوش محمد بن القاسم الثقفي ، براً وبحراً وضرب أسوارها بمنجنيق يقال له(العروس) الذي كان يعمل لتشغيله خمسمائة من الرجال ذوي الكفاية المدربين على استخدامه، فدكّ بقذائفه معبد الهنادكة الأكبر (البد) [1] في الديبل حتى تمكن من فتحها (٩٣هـ/ ٧١١م) وتحرير المحتجزين من الرجال والنساء الذين أُسروا من سفن التجار ، ومن المعارك السابقة [2]. وقام محمد بن القاسم ، عقب ذلك ببناء مسجد جامع في مدينة الديبل وأسكنها حوالي أربعة آلاف من جنده لتثبيت أقدام المسلمين في تلك المنطقة .



الشكل رقم(٨)

فتح السند بقيادة محمد بن القاسم الثقفي

([1]) الهنادكة هم الهنود غير المسلمين ، والبد: هو المعبد، وكل شيء عظموه من طريق العبادة فهو عندهم (بد) ، البلاذري ، فتوح البلدان، ص ٤٢٤ .

([2])العمري ، د. عبد العزيز ، الفتوح الإسلامية عبر العصور، دار اشبيلية، الرياض، الطبعة الأولى، ١٤١٨هـ/١٩٩٧م ، ص ١٧١ .

وتوجه محمد بن القاسم بقواته نحو مدينة النيرون (قرب حيدر أباد) فصالحه أهلها . كما صالحه أهالي منطقة سيوستان (سيهوان وسيبي الآن) فأدخل بعضاً من أهلها (من الزّط) ضمن قواته . ثم واصل محمد زحفه ، وقطع نهر السند (مهران) إلى ضفته الشرقية ، حيث قام محمد بن القاسم الثقفي ببناء أول جسر على نهر السند في العهد الإسلامي. وعندما وصل بقواته إلى شاطئ النهر اختار موضعاً قليل العرض، ثم أُحضرت المراكب المحملة بالرمال والحجارة والواح الخشب، وأمر الحرفيون من قواته ، بتسمير الألواح على المراكب في صورة جسر [1]، فكان أن عبرت عليه القوات الإسلامية من غرب إلى شرق نهر السند قبل لقائها بجنود "داهر" الذي كان قد تحصن في قلعة الراور (١٢٩ كيلومتراً" جنوب شرق مدينة حيدر آباد الحالية) وجرت بين الطرفين معركة عنيفة استمرت حـــوالي خمسة أيـــــام (٦ - ١٠ رمضان ٩٣هـ/ ١٦ - ٢٠ حزيران (يونيو) ٧١١م) والتي أسفرت عن مقتل داهر ، وانتصار ساحق لجيش محمد بن القاسم الثقفي ، الذي تقدم عقب ذلك نحو الرور (أرور) عاصمة بلاد السند ، (في موقع مدينة رُوهْري الحالية في الباكستان) وفتحها ، ثم توالت فتوحات محمد بن القاسم لمدن السند ، حتى فتح مدينة الملتان أعظم مدن السند الأعلى (عاصمة إقليم البنجاب) سنة(٩٤هـ/ ٧١٢م) ، الا أن الفتوحات [2] في هذه المنطقة أن توقفت وذلك لوفاة الحجاج سنة (٩٥هـ/ ٧١٣م) ،الذي كان الداعم الحقيقي لعمليات الفتح في هذه المنطقة.

([1]) العمران في العصر الاموي ، ص٢٣٥ ، على الرابط faculty.ksu.edu.sa.

([2]) المرجع نفسه، ص ٤٢٦.



فتوحات محمد بن القاسم في إقليم السند !!!

الشكل رقم (٩)

الفصل الثامن

أثر الاوضاع السياسية على النشاط الملاحي

في الخليج العربي

النشاط البحري العباسي في الخليج العربي

منذ القرن الأول الهجري/ السابع الميلادي ظهرت وازدهرت عدة مراكز بحرية في مناطق الخليج العربي مثل البحرين ودارين وعمان وصحار والإبلة والبصرة وغيرها. الا أنه ومنذ انتقال مركز الخلافة من الشام إلى العراق، إثر سقوط الدولة الأموية وقيام الدولة العباسية عام ١٣٢هـ/ ٧٥١م. ازدهر النشاط الملاحي العربي الإسلامي في الخليج العربي والمحيط الهندي، وأصبحت السفن الإسلامية بأنواعها المختلفة وأعدادها الكبيرة تصول وتجول في البحار والمحيطات. فازدادت أهمية الملاحة في الخليج العربي والسواحل المحيطة به ، نتيجة لقرب مركز الدولة من الخليج العربي أولاً ، ولزيادة حركة التجارة عبر الخليج العربي من آسيا وافريقيا والطرق البرية الواصلة إليه والمتفرعة عنه ثانيا . كل ذلك دفع العباسيين إلى الاهتمام بتأمين طرق التجارة والنقل عبر الخليج العربي وضمان سيطرة قوية للدولة و بسط نفوذها على مناطق وسواحل الخليج ـ وكان بناء بغداد سنة (١٤٥ هـ / ٧٦٢م) واتخاذها عاصمة للخلافة العربية[1] الإسلامية من قبل الخليفة العباسي أبي جعفر المنصور (١٣٦ هـ/ ٧٥٣ م ـــــ ١٥٨ هـ/ ٧٧٤ م).

---

(1) فيصل السامر، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، بغداد، ١٩٧٧، ص ٤؛ الحوراني، العرب والملاحة، ص ١٩٥.

اثره البالغ في تطور الملاحة الاسلامية في الخليج العربي والمحيط الهندي ، لاسيما عندما ارتبطت بغداد مائياً بواسطة نهري دجلة والفرات بمراكز الملاحة البحرية في الخليج العربي كالإبلة وصحار ودارين وسيراف والبصرة . فكان لها ميناء تجاري فعال ، ترفأ اليه السفن من الخليج العربي ويقع هذا الميناء الذي ذكره ياقوت الحموي ، في منطقة باب الشعير وهي محلة ببغداد فوق مدينة المنصور كانت ترفأ اليها سفن الموصل والبصرة [1].وقد سارع العباسيون الى اجراء بعض التعديلات الادارية عقب توليهم السلطة تمشياً مع سياستهم الجديدة الرامية الى دمج بعض المناطق الادارية لتسهيل عملية السيطرة عليها . وقد شمل هذا التعديل ولاية البصرة التي ضمت اليها عام ١٣٣ هـ / ٧٥٠ م مناطق ادارية مثل السواد (وهي المنطقة الجنوبية الممتدة من واسط الى البصرة) وكور دجلة والبحرين وعمان ، وعين سليمان بن علي العباسي (عم الخليفة) والياً عليها [2]. لذلك فقد تزايدت اهمية البصرة ميناء عقب هذه التعديلات الادارية لقربها من مركز الخلافة العباسية في العراق ، وكذلك لارتباطها المائي عن طريق نهري دجلة والفرات بعاصمة الخلافة العباسية بغداد ، مما دفع عدد من القبائل والعشائر العربية للورود اليها واتخاذها مستقراً لهم لاسيما بعد ان اصبحت مركزاً ادارياً ارتبطت به البحرين وعمان وغيرها من الكور ، فتزايد حجم سكانها[3]، فانتقل الى البصرة بعض

---

(1) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، المصدر السابق ، ٣٠٨/٢.

(2)الطبري ـ تاريخ الرسل والملوك ، طبعة دار المعارف بمصر ، ج٧ ـ ص٣٥٩ ؛ كذلك ، النبهاني ، محمد بن خليفة بن حمد بن موسى النبهاني المكّي ، التحفة النبهانية في تأريخ الجزيرة العربية ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر بيروت ٢٠٠٤م ، ص١٨٨.

(3) للمزيد من المعلومات حول هجرة القبائل العربية الى البصرة راجع ، عبد الجبار ناجي، دراسات في تاريخ المدن العربية الإسلامية، مطبعة جامعة البصرة، البصرة ١٩٨٦م ص١٣٨ - ١٣٩ .

التجار من البحرين ، فحولوا نشاطهم وثروتهم اليها وكان هؤلاء يطلق عليهم اسم البحرينيين او البحرانيين[١] . ويعلق المسعودي على هذ التسمية بقوله ان المقصود بالبحرانيين اولئك الذين هاجروا من البحرين الى البصرة[٢] . ونشط البحرانيين في الاعمال التجارية وصار منهم تجار لهم شهرة واسعة ودراية واطلاع في امور الملاحة .

ومما لا شك فيه ان البحرين كمركز تجاري أخذت بالاضمحلال التدريجي بعد تمصير البصرة التي أخذت مكانها كما وإنها أصبحت بديلة البحرين كقاعدة للفتوحات الإسلامية في بلاد فارس[٣]، وإن قلة الاضطرابات في أوائل العصر العباسي لا يعني ولاء القبائل العربية في البحرين لسلطة الخلافة العباسية، حيث يبدو ان قبائل عبد القيس ظلت بعيدة عن أي سلطان يفرض عليها ، ولكن يلاحظ ان العباسيين تقربوا من الأزد في البحرين واعتمدوا عليهم في تأمين الساحل وذلك لوجود خلافات ذات جذور تاريخية بين عبد القيس والأزد في البحرين[٤] . لذلك كان من السهولة لحركات التمرد والتي حاولت الخروج عن سلطة الدولة العباسية من العمل في اقليم البحرين . ولقد شهدت منطقة الخليج العربي عدد غير قليل

(١) عبد الجبار ناجي ، من تاريخ العلاقات التجارية بين البحرين والعراق خلال العصر الاسلامي الوسيط، مجلة الخليج العربي ، مجلد ١٧ . عدد ٣ ، البصرة ١٩٨٤ م ، ص٣٤ ـــ ٣٥ .

(٢)المسعودي (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م) ، أبو الحسين علي بن الحسين، التنبيه والإشراف، إعداد قاسم وهب، وزارة الثقافة ، دمشق ٢٠٠٠م ، ص٣٩٤ .

(٣) العاني، عبد الرحمن عبد الكريم، البحرين في صدر الإسلام، الدار العربية للموسوعات بيروت، ٢٠٠٠م، ص١٥٨؛ عمر، تاريخ الخليج، ص١٣٦.

(٤) فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج العربي في العصور الإسلامية الوسطى، ط ٢، دار واسط للنشر ، بغداد، ١٩٨٥، ص ١٣٦.

من الاضطرابات السياسية خلال العصر العباسي ، كان من ابرزها حركة إبراهيم بن عبدالله المحض الحسني التي استولى فيها على البصرة في رمضان سنة ١٤٥هـ/ ٧٦٢ ورفع البياض شعار له [١] وأيده عدد من فقهاء البصرة وعلمائها وبعض المعتزلة والزيدية[٢]، وامتد نفوذه إلى واسط ثم الأحواز، ورغم كثرة أتباعه فقد استطاع الجيش العباسي، بقيادة حميد بن قحطبة وعيسى بن موسى ان يقتلاه في معركة حامية عرفت بمعركة باخمرا وذلك سنة ١٤٥هـ/ ٧٦٢م[٣] .

تأثير الزط على الملاحة في الخليج العربي

الزط بضم الزاي وتشديد الطاء هو تعريب للكلمة الفارسية جت Jat أو Jets وقد أتفق المؤرخون والجغرافيون واللغويون على أن أصلهم من بلاد الهند ، وقد وفدوا إلى بلاد فارس والعراق لغلاء وقع هناك ساق وراءه الفقر والفاقة[٤] ويسجل البلاذري أن أصلهم هندي من بلاد السند[٥] . ويحدد أبن حوقل منطقتهم فيجعلها الواقعة بين المنصورة ومكران في بلاد السند[٦] بينما يذكر ابن منظور أن

---

(١) انظر ، ابن الطقطقي (ت ٧٠٩هـ)، محمد بن علي المعروف بابن طباطبا، الفخري في الآداب السلطانية والدول الإسلامية، المكتبة التجارية الكبرى، القاهرة ١٩٢٧ ، ص١١٩.

(٢) الطبري، تاريخ الرسل والملوك، المصدر السابق ، ص٦٢٨/٧؛ العاني، حسن فاضل، سياسة المنصور أبي جعفر الداخلية والخارجية، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨١م، ص٣٠٣.

(٣) الطبري، تاريخ، ٦٤٧/٧ ؛ العاملي(ت ١٣٧١هـ/١٩٥١م)، محسن عبد الكريم أحسن الحسيني، المساجد الشيعية، ط٢، بيروت، د.ت، ص٢٦٧/٥.

(٤) المسعودي ، التنبيه والإشراف ، المصدر السابق ، ص ٣٢٣.

(٥) البلاذري ، فتوح البلدان ، المصدر السابق ، ص ٣٦٨.

(٦) ابن حوقل(ت٣٦٧هـ / ٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض ، مكتبة دار الحياة ، بيروت ١٩٩٢، ص ٣٨٢.

الزط هم جيل أسود من السند إليهم تنتسب الثياب الزطية[1] وكانوا يسمون بالنور [2] والغجر[3] ، كما عرفوا أيضاً باسم سلولي أو لوري[4] ولعلها أصل لكلمة (نوري) كلمة تطلق على الغجر . ولقد ذكر البلاذري : أن الأساورة والسيابجة[5] كانوا قبل الإسلام يقطنون في السواحل وكان الزط بالطفوف يتتبعون الكلأ[6] . ولعلنا نجد الدليل على انتشار الزط في بلاد العرب وفارس في أسماء بعض القرى والأنهار المشهورة كحومة الزط وهي مدينة كبيرة على نهر جارٍ في إقليم خوزستان[7] ، ونهر الزط وهو من الأنهار القديمة في البطيحة[8] .

كان النبي ﷺ وأصحابه على معرفة تامة بأهل السند وكانت الزط تعرف بهيئاتها وأشكالها وأجسامها وألبستها . ولقد ذكر قوم الزط في عدة أحاديث شريفة

---

(١) ابن منظور ، لسان العرب ، المصدر السابق، مجلد٧ ، ص ٣٠٨.

(٢) ابن خلدون ، تاريخ ابن خلدون ، المصدر السابق ، جـ ٣ ، ص ٢٥٧.

(٣) موريس لومبار ، الإسلام في مجده الأول ، ترجمة وتعليق اسماعيل العربي، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ١٩٧٩ م ، ص ٢٢٩.

(4)v.Minorsky . Luli .Islam ansikopeadisi (Istanbul :Marif Basimevi .1954 61 CUZ . s71**.**

(٥) وهم قوم من السند أيضاً يعملون في السفن، وكانوا بالبصرة جلاوزة وحراس السجن ، انظر ابن منظور ، لسان العرب ، مادة سيابجة جـ ١ ، ص ٢٩٤.

(٦) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٣٦٧ ـــ ٣٧٠ ؛ وكذلك ، أبو الفرج الأصفهاني (ت ٣٥٦هـ)، أبو الفرج بن علي بن الحسين الأصفهاني القرشي الأموي ، كتاب الأغاني ، مصورة عن طبعة دار الكتب، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والطباعة والنشر، القاهرة، (د. ت) جـ ١٥ ، ص ٢٥٦.

(٧) الإصطخري ، مسالك الممالك ، المصدر السابق ، ص٥٥.

(٨) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، المصدر السابق ، جـ ٥ ، ص ١٤٠.

منها ما ورد عن عبدالله بن مسعود ما نصه " صلى الرسول ﷺ العشاء ثم أنصرف فأخذ بيد عبدالله بن مسعود حتى خرج يه إلى بطحاء مكة فأجلسه ثم خط عليه خطا ، ثم قال لا تبرحن خطك ، سينتهي إليك رجال فإنهم لا يكلمونك " . قال ثم مضى رسول الله ﷺ حيث أراد . فبينما أنا جالس في خطي إذ أتاني رجال كأنهم الزط ، أشعارهم وأجسامهم لا أرى عورة ولا أرى قشرا ، ينتهوا إلي ولا يجاوزون الخط ثم يصدرون إلى رسول الله ﷺ [1].

كما يشير الطبري الى وجودهم في سواحل الخليج العربي ، بقوله " لما مات النبي ﷺ خرج الحطم بن ضبيعة أخو بني عبد القيس بن ثعلبة فيمن أتبعه من بكر بن وائل على الردة ومن تأشب إليه من غير المرتدين ممن لم يزل كافراً حتى نزل القطيف وهجر واستغوى الخط ومن فيها من الزط والسيابجة" [2].

ولقد انخرط الزط والسيابجة بعد إسلامهم على يد أبي موسى الأشعري في حياة المسلمين العامة ولعبوا دوراً مهماً في الأحداث السياسية والاقتصادية واشتركوا مع المسلمين في فتح بلاد فارس وخراسان وسجستان وكرمان ومكران والسند ، ونظراً لشجاعتهم ومراسهم في الأعمال المصرفية وخبرتهم في صناعة السفن والمراكب ، فقد وكلت إليهم أعمال كالحراسة والأعمال المصرفية

---

(١) التِّرمِذِي، أبو عيسى (ت ٢٧٩ هـ/ ٨٩٢م). أبو عيسى محمد بن عيسى سوره ، الجامع الصحيح وهو سنن الترمذي ، كتاب الأمثال ، المكتبة السلفية ، القاهرة ١٣٥٧هـ. ١٩٣٨م ، جـ ٥ ، ص ١٤٤ ؛ القاضي اطهر المباركورى ، العقد الثمين في فتوح الهند و من ورد فيها من الصحابة و التابعين ، سرائي مير: المطبعة الحميدية ، ١٩٦٧ م ، ص ٢٢.

(٢) الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، جـ١ ، ص١٥٨ - ١٦١ : ابن الأثير ، الكامل ، جـ ٢ ، ص٢٤٩.

والحسابات[1] . كما كان حراس الخليفة عثمان بن عفان بعضاً من قبيلة الزط ، وقد دافعوا عنه بشجاعة حتى قتلوا جميعاً على بابه قبل استشهاده رضي الله عنه[2] .

وقف الزط والسيابجة مع الامام علي ابن أبي طالب عليه السلام وكانوا من رجاله وقد وكل إليهم حراسة بيت مال البصرة ودار الإمارة والمسجد الجامع والسجن ، وبذلك صاروا يقومون بدور الشرطة في المدينة ، إذ كان السيابجة بطبيعتهم جنوداً مدربين ألفوا العمل في البحر وصناعة السفن والمراكب ، وخداماً أمناء وهي صفات جعلتهم يصلحون كل الصلاحية للخدمة في الجيش براً وبحراً ، والعمل حراساً وجنوداً وضباطاً للشرطة وسجانين وحراساً للخزائن[3] .

وبعد استيلاء معاوية بن أبي سفيان على الحكم ، وتفرغه لتنظيم أمور دولته أقدم على نقل عدد من عوائل الزط والسيابجة إلى سواحل بلاد الشام وثغورها ، لخبرتهم في العمل بالبحر وإتقانهم حرفة صناعة السفن والمراكب ، وذلك لتقوية الثغور البحرية الإسلامية قرب الحدود البيزنطية وبناء السفن والمراكب وتعمير هذه البلاد و زيادة عدد سكانها من جهة أخرى . وفي هذا يقول البلاذري " نقل معاوية

---

(١) ابن خلدون ، تاريخ ابن خلدون ، جـ ٢ ، ص ٦١٠ ؛ الطرازي ،عبد الله، موسوعة التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية لبلاد السند والبنجاب في عهد العرب ، عالم المعرفة ، جدة ١٩٨٣ م ، جـ١ ، ص ٣٤٤.

(٢) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ١٧٥ ؛ عبدالله الطرازي ، موسوعة التاريخ الإسلامي ، جـ ١ ص ٣٤٤.

(٣) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٣٦٩ . جبرائيل فراند" السيابجة" دائرة المعارف الإسلامية ، مجلد ١٢ ، ص ٤٠٢.

في سنة (٤٩هـ) أو سنة (٥٠ هـ) إلى السواحل قوماً من زط البصرة والسيابجة وأنزل بعضهم أنطاكيا ، فبأنطاكيا محلة تعرف بالزط و ببوقا من عمل أنطاكيا قوم من أولادهم يعرفون بالزط[١]. وهذا يدل على معرفة معاوية بن أبي سفيان بالخبرة البحرية التي يتمتع بها الزط و السيابجة ، ودورهم في بناء مجتمع بحري اسلامي على السواحل الشرقية للبحر المتوسط[٢] ، الامر الذي يدل على ، أن بنو أمية واجهت تفوق الروم في البحر وكثرة عدد سفنهم وحسن درايتهم بالبحر وأحواله وتعرضهم لسواحل المسلمين الواسعة شرق وجنوب البحر المتوسط بترتيب ألحّفظه من المقاتلين المسلمين في الثغور والأربطة والمحارس المطلة على البحر على امتداد تلك السواحل . وكان للزط والسيابجة دور مهم ومؤثر في تكوين مجتمع بحري أو تجمعات سكانية تعمل في البحر وتمتهن حرفته وفنه[٣]. وقد تكرر هذا الأمر في زمن الوليد بن عبد الملك ، عندما أرسل محمد بن القاسم الثقفي ، أقواماً من زط السند مع أسرهم وجواميسهم لتحل محل العناصر الزطية التي انتقلت من البصرة الى الشام في عهد معاوية بن أبي سفيان وأسكنهم الحجاج بن يوسف الثقفي والي العراق ، بأطراف كسكر[٤] بغية تعمير المنطقة ، ثم بعث بعضاً من هؤلاء الزط مع

---

(١) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٣٤٤.

(٢) الربيعي ، د. عماد هادي علو ، الاستراتيجية البحرية الاسلامية في البحر المتوسط في القرنين الثالث والرابع الهجريين ، ط١ ، دار حوران للطباعة والنشر ، دمشق ٢٠٠٩ ، ص ٣٧ .

(٣) الربيعي ، د. عماد هادي علو ، المرجع السابق نفسه ، ص ٣٧ .

(٤) كسكر كوره واسعة ، امتدت بطائحها ومستنقعاتها جنوباً إلى البصرة ، وكانت تقطعها نهر قديمة تسمى نهر الزط وقصبتها مدينة واسط بين البصرة والكوفة ؛ ياقوت ، معجم البلدان ، جـ ٤ ، ص ٤٦١.

جواميسهم إلى الوليد بن عبدالملك فأرسلهم الوليد بدوره إلى الثغور في المنطقة الواقعة بين أنطاكيا والمصيصة[1] .

أما من بقي من الزط القاطنين في جنوب العـراق فقـد تكـاثر عـددهم مـع مرور الأيام ، وتزايدت قوتهم أثناء الفتنة بين الأمـين والمـأمون ممـا شـجعهم علـى إثارة الفـتن والقلاقـل رغبـة في تحسـين وضـعهم المعيشـي السـيء. ولـذا اسـتغلوا الاوضاع السياسية الهشة في الدولة العباسية اثر الفتنة بين الامـين والمـأمون وبقـاء المأمون(١٩٨-٢١٨هـ) في مرو ، بعيداً عن عاصمة الدولة بغـداد في بدايـة خلافتـه فتمردوا على السلطة وجسدوا تمردهم بإثارة الاضطرابات وعدم الاسـتقرار حتـى تغلبوا على طريق البصرة ، وبدئوا يغيرون على السفن القادمة إلى بغـداد وينهبـون غلاتها ويسيطرون على الطريق المائي المؤدي إلى بغداد فانقطع بذلك عنها جميع مـا كان يحمل إليها من البصرة في السفن[2] . ولما استقر المأمون ببغداد سنة ٢٠٤هــ / ٨١٩ م شعر بخطرهم على اقتصاد الدولة العباسية ، وأمن حركة السفن بين بغـداد والبصرة ، فرأى ضرورة التخلص منهم[3] ، غير أنـه أخفـق في القضـاء علـى قـوة ونفوذ الزط[4] . حتى تمكن الخليفة العباسي المعتصم(٢١٨-٢٢٧هــ) مـن القضـاء على تمردهم سنة٢١٩ هـ/ ٨٣٦م عن طريـق قائـده عجيـف بـن عنبسـة[5]، الـذي

---

(١) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ١٧٢ ، ٣٦٧ ، ٣٦٨.

(٢) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٣٦٨ ، ٣٦٩.

(٣) الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، جـ٣ ، ص١٤٤ ؛ ابن الأثير ، الكامل ، جـ ٥ ، ص ١٩٧.

(٤) الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، جـ ٣ ، ص ١٤٥ : ابن الأثير ، الكامل ، جـ ٥ ، ص ٢٠٤.

(٥) ابن الأثير، الكامل ، ٥/٥٥٤و ٤٦٧؛ كذلك العبادي، احمد المختار، في تاريخ العباسي والفاطمي، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧١م، ص١١٨؛ عمر، فاروق، تاريخ الخليج العربي، المصدر السابق، ص١٣٦.

حملهم في السفن وهم على هيئتهم في الحرب[1] ودخل بهم بغداد يوم عاشوراء سنة ٢٢٠هـ / ٨٣٥ م فمروا أمام الخليفة المعتصم ورجال دولته وأقاموا في سفنهم ثلاثة أيام نقلوا بعدها إلى الجانب الشرقي من بغداد(الرصافة) ثم أمر المعتصم بشر بن السميدح بنفيهم إلى خانقين في آسيا الصغرى ثم نقلوا بعدها إلى ثغر عين زربة[2] وبقوا هناك حتى أغار البيزنطيون على مدينة عين زربة سنة ٢٣١هـ / ٨٥٥ م فأسروا من كان فيها ونقلوهم إلى الأناضول[3] .

والحقيقة أن انتفاضة الزط هذه ماهي إلا بداية سلسلة من الانتفاضات الأخرى التي شهدتها منطقة الخليج العربي كثورة الزنج والقرامطة وحركة عمران بن شاهين، وكان لها جميعاً آثاراً على النشاط الملاحي البحري في منطقة الخليج العربي .

الأباضيون في عمان

تزامنا مع إعلان أبو العباس السفاح (١٠٤- ١٣٦هـ/ ٧٢٢ -٧٥٤م)، نفسه خليفة للمسلمين وقيام الدولة العباسية، قامت الامارة الاباضية[4] الأولى بزعامة الجلندي بن مسعود بن جيفر بن الجلندي أول الأئمة الاباضية وهو من آل الجلندي

---

(١)العبادي ، أحمد مختار، حركة الزط في العصر العباسي الأول" البحوث المقدمة إلى مؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العربية ، اتحاد المؤرخين العرب لجنة تدوين تاريخ قطر ، الدوحة ١٩٧٦م ، ص ٢٤١.

(٢)عين زربة أو عين زَرْبَى: بلد بالثغر من نواحي المصيصة، انظر، معجم البلدان ٤ / ١٧٧.

(٣) خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة بن خياط ص ٤٧٦ : البلاذري ـ فتوح البلدان ، ص ٣٦٩ ؛ الطبري ، تاريخ الرسل والملوك جـ ٣ ص ص ١٦٨ ـ ١٦٩ ؛ المسعودي ، التنبيه والإشراف ، ص ٣٢٣ ؛ ابن خلدون ، تاريخ ابن خلدون ، جـ ٣ ، ص ٣٢١.

(٤) هم فرقة من الخوارج وسموا بالاباضية نسبة الى زعيمهم عبدالله بن اباض الذي خرج في خلافة مروان بن محمد(١٢٧ــ١٣٢هـ)؛ انظر ، الشهرستاني(ت ٥٤٨هـ) ،ابو الفتح محمد بن عبدالكريم ،.الملل والنحل، تحقيق محمد سيد كيلاني، دار المعرفة ، بيروت ١٩٦٧، مج١، ص١٣٤.

من بني معولة بن شمس الأزدي وذلك في سنة ١٣٢هـ/ ٧٥٠م، وبمبايعته شهد إقليم عمان منعطفا سياسيا مهما في تاريخه اثر تأسيس الإمارة الأباضية الأولى[(١)] .

ومنذ البداية كانت المصالح والعلاقات الاقتصادية عاملا هاما في توجهات واهتمامات قادة الإمارة الأباضية. الا أن العباسيون رأوا في قيام الإمارة الأباضية تهديداً مباشرا ليس على نفوذهم السياسي والديني وحسب وإنما على مصالحهم الاقتصادية أيضا، لأن هذه الامارة ، وإن فسح لها المجال، سوف تتحكم في طرق التجارة بين الشرق والغرب، لذلك سخروا جانبا كبيرا من قدراتهم العسكرية البرية والبحرية للقضاء عليها وعلى حركة الخوارج الصفرية[(٢)] الذين كانوا في جزيرة ابن كاوان بالبحرين[(٣)]. ففي عام ١٣٤هـ/ ٧٥٢م تمكن خازم بن خزيمة قائد الحملة التي أرسلها أبو العباس السفاح[(٤)] من هزيمة شيبان الخارجي زعيم الخوارج الصفرية في البحرين، ففر شيبان وأصحابه جنوباً متوجهين صوب سواحل عمان ونزلت قواته في جلفار[(٥)]، حيث اصطدم بقوات الجلندي بن مسعود وانتهت المعركة بهزيمة ومقتل شيبان[(٦)] وغنم العمانيون خاتم شيبان وسيفه. وعندما وصل

---

(١) محمد قرقش، عمان والحركة الإباضية ، مكتبة مسقط، ١٩٩٤م، ص ٢٢٩..

(٢) الخوارج الصفرية فرقة تنسب إلى عبد الله بن صفار التميمي الذي كان مع ابن الأزرق في بداية عهده، ثم انفصل عنه عند وقوع الخلاف بين قادة الخوارج حوالي٦٥هـ ، انظر الشهرستاني، الملل والنحل، المصدر السابق ، ص٨٩ ؛ كذلك، أحمد محمد أحمد جلي، دراسة عن الفرق في تاريخ المسلمين(الخوارج والشيعة) ، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، ط٣، الرياض ٢٠٠٨، ص ٧٧/٧٦.

(٣) محمد قرقش. مرجع سابق، ص٢٣٠...

(٤)أبو العباس، عبدالله بن محمد بن علي بن عبدالله بن العباس، تولى الخلافة سنة ١٣٢ه/٧٤٩م، وتوفي سنة ١٣٦ه/٧٥٤م. أنظر: محمد الخضري بك، الدولة العباسية ، دار القلم، بيروت ، ص ٥٧ .

(٥)محمد قرقش. مرجع سابق، ص٢٣٠.

(٦)محمد قرقش. مرجع سابق، ص٢٣٠.

خازم بن خزيمة القائد العباسي ، الى جلفار وجد أن شيبان قد قتل، فطلب من الجلندي بأن يعطيه سيف شيبان وخاتمه، وأن يخطب للخليفة العباسي ويعترف لـه بالسمع والطاعة[1]. فرفض الجلندي ذلك فوقع القتال بين الطرفين ، و بعد معركة طاحنة في جلفار(رأس الخيمة حالياً) انتهت بانتصار قوات خازم و مقتل الجلندي بن مسعود.

وبذلك استطاع العباسيون بسط سيطرتهم على كامل سواحل الخليج العربي . الا أن السلطة العباسية تركزت بشكل اكبر على المناطق الساحلية في عمان واقليم البحرين الأمر الذي يدل على اهتمام وحرص العباسيين، على تأمين الملاحة البحرية عبر الخليج العربي وذلك بحماية الطرق والمسالك البحرية والموانئ والمرافئ البحرية من الساحل .

وفي سنة(١٧٧هـ/ ٧٩١م) قامت الإمارة الأباضية الثانية بزعامة محمد بن عبد الله بن أبي عفان اليحمدي حيث تخللت الفترة بين الإمارتين محاولات بذلها العباسيون لإعادة سيطرتهم على عمان[2]. وكان قيامها بمثابة تهديد مستمر لمصالح العباسيين في المنطقة ، لذلك اسرع الخليفة العباسي هارون الرشيد في عام (١٧٩ هـ / ٧٩٦ م) ، بأعداد حملة جديدة للسيطرة على سواحل عمان بقياده عيسى بن جعفر والي البصرة ، الذي عين بأمر الخليفة والياً على عمان [3] ، وكانت الحملة

---

(١)قرقش، مرجع سابق، ص٢٣٦.

(٢) هاشم، مهدي، الحركة الأباضية في المشرق العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، ١٩٧٧م، ص١٦٩؛ فروق عمر فوزي ، تاريخ الخليج، ص١٣٧.

(٣) ابن حبيب (ت ٢٤٥ هـ / ٨٥٩ م)، أبو جعفر بن حبيب بن أمية الهاشمي البغدادي ، المحبر ، تحقيق د . ايلزة ليختن شتيتر ، بيروت ١٩٤٢ ؛ وكذلك ، البلاذري ، فتوح البلدان ، ج ١، ص ٩٣..

مكونة من ستة آلاف مقاتل مقسمين الى الف فارس وخمسة آلاف راجل[1] ، جميعهم من اهل البصرة ، أو من عرب البصرة . وتتفق المصادر التاريخية على ان عيسى بن جعفر خرج بأهل البصرة ولم تذكر تلك المصادر، انه قد اسهم في هذه الحملة غيرهم[2] . ويبدوا أن قوات الحملة قد جرى، اركابها على سفن الاسطول العباسي المتمركز في البصرة ، وقد علم العمانيون بأبحارها باتجاههم ، بواسطة العيون التي بثوها في البصرة وصحار وبعض موانئ الخليج . وكان من ضمن تلك العيون داود بن يزيد المهلبي والى صحار الذي سارع الى الكتابة حول تحركات الاسطول العباسي الى ، مقارش بن محمد اليحمدي يخبره بوصول الحملة ، فأخبر الاخير عنها امام الاباضية الذي امده بثلاثة آلاف فارس ، تمكنت هذه القوات من هزيمة عيسى بن جعفر في منطقة حتى التي جرى فيها الانزال البحري ، الامر الذي اجبرها على الانسحاب الى سفن الانزال ، الا ان الأباضيون تمكنوا من زج اسطولهم في المعركة ومهاجمة الاسطول العباسي وتدميره والقاء القبض على عيسى بن جعفر [3] قائد الحملة البحرية العباسية.

أن قيام الإمارة الإباضية في المنطقة الممتدة من جلفار على الجانب العربي من مدخل الخليج وحتى الشحر في الساحل الجنوبي على بحر العرب، أدى إلى تأسيس قوة بحرية تابعة للإمارة الاباضية أرست بدورها فترةً جديدةً من الأمن في البحار. وكان ذلك على عهد الامام الأباضي غسان بن عبد الله اليحمدي (١٩٢-٢٠٧هـ) وكان ذلك في عهد هارون الرشيد ، وقد خرج غسان بن عبد الله اليحمدي ، إلى

(١) السالمي ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان ، الهند ، (د.ت) ج ١ ، ص ١١٨.

(٢)ابن حبيب ، المصدر السابق ، ص ٤٨٨ ؛ البلاذري ، فتوح البلدان ، ج ١، ص ٩٣.

(٣)السالمي ، المرجع السابق ، ج ١ ، ص ١١٨.

صحار لتوطيد الأمور هناك وذلك ان بوارج الهند و فارس بدا منها على بحر عمان فساد كبير، فكانوا يخرجون غزاة للبحر ،ويتعرضون للسفن التجارية الاسلامية ، فرأى غسان بن عبدالله من الضروري تأمين البحر لأن طريق المسلمين في البحر كطريقهم في البر يجب أن يكون آمناً فخرج غسان بن عبدالله من نزوى قاصدا صحار وذلك لخمسة بقين من جمادى الأخرة سنة (٢٠١ هـ) ، فنظم لهم جنداً يصادفهم في البر قطعا لفسادهم ،كما أسس الإمام غسان أول أسطول بحري لعمان وكان مؤلفا من سفن صغيرة تعرف الواحدة منها بالشذى أو الشذاة [١]،صنعت خصيصاً لمطاردة القراصنة ، وقام بتعيين والي عليها، وهو منصب أشبه بمهمة قائد الأسطول أو سلاح البحرية في الوقت الحاضر. وهو أول من اتخذ الاسطول البحري لتأمين البحر وحماية شطوط عمان من القرصان الهنود ، فغزا الاسطول العماني قراصنة البحر أينما حلوا وأينما ظعنوا ، فألقى الله الرعب في قلوبهم[٢] ، فهربوا وانقطع فسادهم وزال بغيهم وعنادهم [٣]. وقد اشار احد الشعراء الى هذا الانجاز بقوله :

وغسـان الهـمام إمـام عـدل ... بـنار وغـى أعـاديه أذابــا

وقد قطع البوارج عـن عمـان ... فمـا منهـم لهـا بالـشر آبـا

قضـى لا ناطـق عـنه بلعـن ... لـسان شـب فـي ثغر وشابا

---

(١) درويش النخيلي ، السفن الإسلامية ، المصدر السابق ، ص ٧٥ وما بعدها.

(٢) الأز كوى ، تاريخ عمان المقتبس من كتاب كشف الغمة ، تحقيق عبدالمجيد القيسي ، ط ٣ ، عمان ١٩٩٢ م، ص ٤٧ ؛ السالمي ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان ، الهند ، (د.ت) ج ١ ، ص ٨٣ ؛ انظر أيضًا : سيف المريخي ، المرجع السابق ، ص ١٧٤.

(٣)http://ar.wikipedia.org/wiki.

الأمر الذي أدى إلى ازدهار حركة الملاحة والتجارة في منطقة الخليج العربي. وقد تطور الاسطول البحري العماني على عهد المهنا بن جيفر اليحمدي الخروصي (٢٢٥هـ/ ٨٢١م) الذي استطاع تجهيز ٣٠٠ سفينة حربية. وفي عهد الصلت بن مالك الخروصي(٢٣٧هـ/ ٨٣٣ م) ، هاجم الأحباش جزيرة سقطرى التي كانت تابعة للإمارة الاباضية ، فجهز الصلت بن مالك أسطولا بلغ تعداده أكثر من مائة سفينة ونازل اسطول الأحباش و رغم ما هو واضح من مبالغات في تضخيم القوة البحرية للإمارة الاباضية في عمان، فإن الشيء المؤكد أن المسلمين في الخليج العربي و في مختلف العصور قد أولوا عناية كبيرة لمسألة الأسطول والتجارة البحرية، بالشكل الذي أمن الطرق والمسالك الملاحية في الخليج العربي فازدهرت التجارة البحرية مع دول وأمم مختلفة في آسيا وجزر المحيط الهندي والساحل الشرقي لأفريقيا . الا أن الاضطرابات والثورات التي شهدتها منطقة الخليج العربي في مختلف العصور الاسلامية ، كثيراً ما ألقت بظلالها على الانشطة الملاحية في الخليج العربي ، واستدعت استخدام الاساطيل البحرية الحربية لحسم النزاعات بين الجهات المتصارعة في المنطقة . وكان من ابرز تلك الثورات ثورة الزنج (٢٥٥ ــــ ٢٧٠هـ/ ٨٦٩ ــــ ٨٨٣م)، التي كانت أطول ثورات العصر العباسي وأخطرها.

تداعيات ثورة الزنج على الملاحة البحرية

تعتبر ثورة الزنج من أخطر الثورات التي شهدها العصر العباسي بل ومن أبرزها فقد هزت وبعنف أسس الدولة العباسية أكثر من أربعة عشر عامًا ، إذ بدأت منذ عهد الخليفة المهتدي سنة (٢٥٥هـ / ٨٦٩م) و أُسْدِلَ الستار على هذه الحركة التي

قضّت مضاجع الخلافة لعباسية، وكلفتها الكثير من الجهد والأموال والأرواح والتي دامت أكثر من خمسة عشر عامًا لتنتهي سنة (٢٧٠هـ/ ٨٨٣م) ، بعد أن عهد الخليفة المعتمد العباسي بالقيادة الميدانية إلى اخيه الموفق بالله العباسي(٢٢٧ ـ ٢٧٨هـ/ ٨٤٢ ـ ٨٩١م) [1]. وكان زعيم هذه الثورة رجلاً ادعى النسب العلوي ، وعرف باسم علي بن محمد بن أحمد بن عيسى بن زيد بن علي بن الحسين بن علي بن أبي طالب [2] . وكان التفاف جموع غفيرة من الزنج حوله اضافة الى عدد من

---

(١) الموفق بالله العباسي ، هو محمد بن جعفر المتوكل على الله ابن محمد المعتصم بن هارون الرشيد أبو أحمد. وقيل إن اسمه طلحة، هاشمي قرشي، تلقب بالموفق بالله، أمير من أمراء العباسيين و قائد جيوش الدولة العباسية، وأقوى رجالها، وأشهر من أنجبته العسكرية العباسية، وهو الذي قضى على ثورة صاحب الزنج، بعد حرب دامت خمس عشرة سنة متصلة، وكان «الموفق» هو الخليفة الحقيقي المتصرف في أمور الخلافة في عهد أخيه «المعتمد على الله» الخليفة الرسمي، وكان ولي عهده وكان يتصف بغزارة العقل وحسن التدبير والثبات عند الشدائد وجودة السياسة وحب الأدب والفقه، وقد توفي بمرض النقرس في بغداد في القصر الحسني بعد عودته من الغزو في ٢٢ صفر ٢٧٨هـ وله تسع وأربعون سنة في خلافة أخيه المعتمد، انظر ، أبن الأثير، الكامل في التاريخ ، دار صادر، بيروت ١٩٥٧م، ص ١٤١ و١٥٨ ؛ البلوي (ت حوالي منتصف القرن الرابع الهجري) ،أبي محمد عبد الله بن محمد المديني البلوي ، سيرة أحمد بن طولون ، مطبعة الترقي، دمشق ١٣٥٨هـ ، ص٨٢ -٨٥. ؛ ابن تغري، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة (دار الكتب، القاهرة ١٣٥١هـ ،٧٩/٣. الطبري، تاريخ الرسل والملوك ، دار المعارف، القاهرة ١٩٦٦م، ص ١٧٤٣ ؛ شاكر مصطفى، دولة بني العباس ،وكالة المطبوعات، الكويت ١٩٧٠م ، ج١، ص٥٧٣؛ الزركلي الدمشقي ، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس، الاعلام، ط١٥، دار العلم للملايين ، بيروت ١٩٨٠م، ص٢٢٩ .

(٢) الطبري ، تاريخ الأمم والملوك ، جـ ٣ ، تحقيق محمد أبو الفضل إبراهيم ، دار سويدان، بيروت ١٩٦٧ ، ص ١٧٤٣ ، مؤلف مجهول ، العيون والحدائق في أخبار الحقائق ، جـ ٤ ، تحقيق نبيلة عبدالمنعم داود ، مطبعة النعمان النجف ١٩٧٢ ، ص ٤٧ ـ ٤٨ ؛ ابن ابى الحديد شرح نهج البلاغة ، مجلد ٢ ، دار الأندلس ، بيروت : د.ت ، ص ٣١١.

العشائر العربية[1] سبباً في تسميتها بثورة الزنج[2] ، ولقب على بن محمد باسم (صاحب الزنج) . وقد استطاع صاحب الزنج هذا فيما بين عـــامي (٢٥٥هـ ـــ ٢٦١هـ / ٨٦٩ ـــ ٨٧٤ م) أن يسيطر على البصرة وما حولها ثم أمتد نفوذه إلى الأهواز وعبدان والأبله وواسط وهي الفترة التي يمكن أن يطلق عليها فترة انتصارات صاحب الزنج . وكان استهداف الثوار لمدينة البصرة مركز التجارة ومرفأ السفن المحملة بالسلع والبضائع الخاصة بالتجارة الشرقية [3] وضرب اقتصادها وهجماتهم العنيفة عليها ، لدليل حيوي على أن دافع ومحرك هذه الثورة هو الصراع على التجارة التي كانت البصرة تسيطر عليها[4] وعزمهم القوي في تحويل تجارة الخليج العربي إلى عاصمتهم المختارة[5] التي أنشئت على الضفة الغربية لنهر أبي الخصيب وحصنت بالأسوار والخنادق وبنيت بها القصور الفخمة والمؤسسات العامة من سجون وقلاع ودواوين وضرب بها علي بن محمد نقودًا باسمة سنة (٢٦١ هـ / ٨٦٧ م) [6].

---

(١) الطبري ، تاريخ الأمم والملوك ، جـ ٣ ، ص ١٨٩٩ ، ١٩٠٣.

(٢) الطبري ، تاريخ الأمم والملوك ، جـ ٣ ، ص ١٧٤٩ . ١٧٥٠.

(٣) ابن حوقل ، صورة الأرض (بيروت : دار مكتبة الحياة ١٩٧٩) ص ٢١٢ ـ ٢١٤ ؛ المقدسي ، أحسن التقاسيم ، ص ١١٧ ـ ١١٨ ؛ إبراهيم بن صبغة الله الحيدري البغدادي ، عنوان المجد في بيان أحوال بغداد والبصرة ونجد ، البصرة ، دار منشورات البصري ، (د.ت) ، ص ١٥٨.

(٤) المقدسي ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ص ١١٤.

(٥) الطبري ، تاريخ الأمم والملوك ، جـ ٣ ، ص ١٧٤٩ ـ ١٧٥٠ ..

(٦) محمد باقر الحسيني ، دراسات وتحقيقات إسلامية عن نقود الثوار والدعاية والشعارات ، والمسكوكات ،(مجلة علمية تبحث في المسكوكات ١٩٧٤) العدد ٥ ، ص ٤٩.

وكما ازدهرت هذه المدينة تجاريًا تقدمت صناعيًا حيث أقيمت بها مصانع الأسلحة وبناء السفن[1] ، الامر الذي يدل على امتلاك الثوار لأسطول بحري استخدموه للسيطرة على الطرق والمسالك الملاحية والتعرض للسفن التجارية العباسية فهددوا بذلك اقتصاد الدولة وأمن الملاحة في الخليج العربي ، لذلك كان لابد للعباسيين من حشد الجهود والجيوش للقضاء على ثورة الزنج ، فكانت الحملات البرية والبحرية التي شنها العباسيون خلال الفترة ما بين عامي (٢٦١هـ ـ ٢٧٠هـ / ٨٧٤ ـ ٨٨٣ م) عندما تسلم خلالها الموفق أخو الخليفة المعتمد قيادة الجيوش العباسية وهي فترة كان أغلبها لصالح الخلافة العباسية ، حيث دارت معارك عنيفة انتهت باحتلال (المختارة) عاصمة على بن محمد وقتله سنة (٢٧٠هـ / ٨٨٣ م)[2].

وكان للأسطول البحري العباسي دوراً حاسماً في مهاجمة واحتلال المختارة ، حيث كان قائد الاسطول العباسي أبو حمزه نصير الذي حاول قيادة السفن العباسية عبر نهر ابي الخصيب الواق جنوب البصرة في أول المد للوصول من خلاله الى المختارة فحملها الماء وألصقها بقنطرة كان قد وضعتها قوات على بن محمد ، التي اجتمعت على جانبي نهر ابي الخصيب، لتوجه اسلحتها الى السفن العباسية التي حوصرت بالقنطرة وضفتي النهر فلم تتمكن من المناورة والتملص من تأثير اسلحة قوات على بن محمد حتى اوقعت بالأسطول العباسي خسائر فادحة وأهلكوا من فيه ومن بينهم قائد الاسطول العباسي أبو حمزه نصير.

---

(١) الطبري ، تاريخ الأمم والملوك ، جـ ٣ ، ص ١٥٣.

(٢)الطبري ، تاريخ الأمم والملوك ، جـ٣ ، ص ١٨٨٣ .

هذه الهزيمة للأسطول العباسي شجعت القوات المدافعة عن عاصمة صاحب الزنج والمتمركزة على ضفتي نهر أبي الخصيب على قطع القناطر والجسور التي عليه وأحدثوا تضييقا في النهر وجانبيه وجعلوا في وسط النهر بابًا ضيقًا لتحتد جرية الماء فيه فتمتنع السفن الحربية العباسية من دخوله في الجزر. ويتعذر خروجُها منه في المد فرأى الموفق أن تقدمَهم لا يتم إلا بقلع هذا التضييق فشرع في مهاجمة قوات محمد بن علي ، مستهدفاً اقتلاع المضيق وارسل الفعلة (قوات الهندسة بالمعنى الحالي) لاقتلاع القنطرة والمضيق ، حيث تمكنت القوات العباسية من ايقاع خسائر فادحة بالمدافعين عن القنطرة وتمكنت من ازالة المضيق فتقدم الاسطول العباسي ، في يوم الاثنين السابع والعشرين من محرم سنة ٢٧٠ه نحو المختارة وزحف الناس في البر والماء ، وانتهى الموفق والاسطول العباسي إلى آخر نهر أبي الخصيب وكانت جيوشه قد اعملت سيوفها في رجال مدينة المختارة عاصمة صاحب الزنج لتقتل مقتلة عظيمه[1] منهم ومن ضمنهم قائدهم محمد بن علي العلوي حتى غطت الجثثُ وجه الأرض لترسم صورة مروعه ينقلها لنا التأريخ لواحده من اعنف الصرعات التي شهدتها أرض العراق في ذلك الزمان، وهكذا انطوت صفحة دموية أخرى من صفحات التأريخ .

تأثير حركة القرامطة على الملاحة الخليجية

ظهر أمر القرامطة [2] في أواخر القرن الثالث وعظم أمرهم في أوائل القرن الرابع الهجري وظلت دولتهم قوية مهيبة الجانب طوال مائة سنة على الأقل، وأن أوج

---

(١)الطبري ، تاريخ الأمم والملوك ، جـ٣ ، ص ٢٠١٨ . ٢٠١٩.

(٢) القرامطة (والقرمطية)؛ نسبة إلى حمدان قَرْمَط، أحد دعاتهم في الابتداء ، وكان كلهم بسواد الكوفة، وكثروا بعد ذلك باليمن ونواحي البحرين واليمامة وما والاها . ودخل فيهم كثير من العرب فقووا لهم وأظهروا أمرهم » .انظر ، عبد القاهر البغدادي في « الفَرق بين الفِرق » (القاهرة سنة ١٩٤٨)، ص ١٦٩ ؛ سعد بن عبد الله القمي: « كتاب المقالات والفرق » طهران، سنة ١٩٦٣ من ص ٨٥ - ٨٦.؛

قوتها كان في عهد أبي طاهر سعيد بن الحسن الجنابي [1] في البحرين، وكانت مدة ظهور مذهبهم مائة سنة، ومنذ ظهور أمرهم استولوا على البلاد وتجهزت العساكر لقتالهم خمساً وتسعين سنة. وكانت فتنتهم قد عمّت أكثر البلاد والعباد [2]. وقتلوا ما حولهم من أهل القرى، وساروا إلى القطيف فقتلوا عدداً من الناس بها، وأظهروا أنهم يريدون البصرة، فكتب والي البصرة، أحمد بن محمد بن يحيى الواثقي، إلى المعتضد بذلك، فأمره بعمل سور على البصرة في سنة ٢٨٦ هـ. وفي ربيع الأخر من سنة ٢٨٧ هـ، أغاروا على نواحي هَجَر، وقرب بعضهم من نواحي البصرة. فاضطربت البصرة لذلك، وعزم أهلها على الانتقال منها[3]، وكان ذلك في عهد

وكذلك ،الدكتور عبد الرحمن بدوي ، مذاهب الاسلاميين ، القسم الثاني ، ص٧٥٢ ؛ www.muhammadanism.org .

(١) أبو سعيد الجنابي (ت ٣٠١ هـ) ينسب إلى قرية جنابة على الساحل الفارسي للخليج العربي. انتدبه حمدان قرمط وبعثه إلى البحرين لبث دعوته فيها. استقر في القطيف تحت ستار العمل بالتجارة، وانصرف في خلال ذلك لنشر دعوته سراً سنين عديدة، ولم يقم بإعلانها حتى سنة ٢٨٦ هـ حين تأكد من كثرة أتباعه وكفاية قوته. بعد ذلك مد أبو سعيد سيطرته على البحرين كلها مستخدماً أسلوب الترويع لكف المعارضين عن مقاومته. صرف همه طيلة حكمه لتوطيد دائم لسلطته في منطقة البحرين دون السعي للتوسع في المناطق المجاورة. حاول القرامطة في زمنه غزو عمان مرتين، غير أنهم لم يتمكنوا من ذلك توفي سنة ٣٠١ هـ وأسند السلطة من بعده بوصية منه لابنه الصغير أبي طاهر فتقلد زمام الأمور سنة ٣٠٥ هـ بعد فترة انتقالية تولاها أخوه الأكبر لتمكينه من بلوغ سن الرشد. أنظر ، ابن الأثير: « الكامل في التاريخ »، جـ ٧، ، تحقيق تورنبرج، بريل، ليدن سنة ١٨٦٥، ص ٣٤١ ؛ شاكر، محمود ، التاريخ الإسلامي، العهد المملوكي. ط٥. المكتب الإسلامي، بيروت٢٠٠٠، ص ١٢١.

(٢) النويري: (نهاية الأرب)، مخطوط باريس رقم ١٥٧٦، النص الخامس، القسم الخامس، الباب ٨ ـ ٩، ورقة ٣٨٢.

(٣) ابن الأثير، الكامل في التاريخ، حوادث سنة ٢٨٧ هـ ، جـ ٧، ص ٣٤١ ..

الخليفة العباسي المعتضد بالله (٢٧٩ – ٢٨٩ هـ / ٨٩٢ – ٩٠٢م) . ولم يكتفي القرامطة بتهديد البصرة وما حولها ، فاندفعوا باتجاه الكوفة وما حولها [١]. حتى هددوا الشام ومصر ، مستهدفين طرق التجارة البرية بين الجزيرة العربية والعراق والشام ومصر ، وكان ابرز تلك الحوادث ما وقع في سنة ٣٠٢ ﻫ عندما تعرض القرامطة لقوافل الحجاج العائدين من مكة الى العراق . و لما مات أبو سعيد الجنابي في رمضان سنة ٣٠١ ﻫ و خلفه ابنه أبو طاهر سليمان، سارع الاخير في بداية رئاسته بالاستيلاء على طريق الحج بين العراق ومكة في سنة ٣١٢ﻫ [٢]. و اخذت قواته تتعرض لقوافل الحجاج بين مكة وبغداد.

وكان أبو طاهر سليمان بن أبي سعيد قد هاجم في السنة السابقة (سنة ٣١١ ﻫ) البصرة حتى طرح الناس أنفسهم في الماء فغرق أكثرهم. وأقام أبو طاهر سبعة عشر يوماً يحمل منها منا يقدر عليه من المال والأمتعة والنساء والصبيان [٣]. فتعاظم نفوذ القرامطة في منطقة الخليج حتى هددوا بغداد عدة مرات في زمن المقتدر بالله(٢٩٥ – ٣٢٠ هـ / ٩٠٨ – ٩٣٢م) ، وبلغوا من الجرأة أن قام القرامطة في سنة (٣١٧ ﻫ) بمهاجمة مكة وقتل من في البيت الحرام واقتلاع الحجر الأسود وأخذه [٤].

---

(١) ابن الأثير، حوادث سنة ٢٨٩ ﻫ، جـ ٧، ص ٣٥٤..

(٢) ابن تغري(ت/٨٧٤ﻫ) ، أبو المحاسن يوسف بن تغري بردي الأتابكي ، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة ، تحقيق : المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة ، وزارة الثقافة والإرشاد القومي . القاهرة ١٣٨٣ﻫ/١٩٦٣م ، جـ ٢، ص ١٩٤.

(٣)ابن الأثير، الكامل في التاريخ ، جـ ٨، ص ١٠٥ .

(٤) ابن الأثير: ، الكامل في التاريخ ، جـ ٨، ص ١٣٦، ١٣٧؛ وورد مثله في ، المنتظم ، لابن الجوزي، حوادث سنة ٣١٦ ﻫ، جـ ٦، ص ٢١٦، حيدر أباد، سنة ١٣٥٧ ﻫ..

وقد ظل الحجر الأسود في حوزة القرامطة في هجر من سنة(٣١٧ هـ) حتى سنة (٣٣٩ هـ)، أي طوال اثنتين وعشرين سنة[١].

مما سبق يتبين لنا أن القرامطة كانت لهم السيطرة على منطقة الخليج العربي خصوصاً في العقود الثلاث الاولى من القرن الرابع الهجري . ويظهر أن سلطان القرامطة كان يمتد حتى إلى مكة، في سنة ٣٥٩ه، إذ يذكر ابن الاثير أن الخطبة بمكة كانت « للمطيع لله وللقرامطة الهَجَريين»[٢] ، ولا تشير المصادر التاريخية الى أن القرامطة أبدوا اهتماماً بتطوير قوة بحرية أو اسطول بحري مؤثر في منطقة الخليج العربي .

والدليل على ذلك أن القرامطة عندما حاولوا مهاجمة الموانئ العمانية من البحر بأسطولهم سنة ٣٣١هـ / ٩٢٤م، الحق الاسطول العماني هزيمة كبيرة بالأسطول القرمطي واستطاع أن يدمره تدميرا كاملا [٣].

كما أن الاسطول البحري القرمطي تعرض الى هزيمة كبيرة عندما هاجم جزيرة تنيس[٤] ، في عهد المعزّ لدين اللّه الفاطمي(٣١٩ ـ ٣٦٥ هـ)، ، حيث تمكن

---

(١) ابن الأثير، الكامل في التاريخ ، جـ ٦، ، حوادث سنة ٣٢٦ هـ ، ص ٢٦٦.

(٢) ابن الأثير، الكامل ، جـ ٧، ص ٤٠.

(٣) محمد علي الصليبي ، عمان ودورها الريادي بين حضارات العالم القديم، فعاليات ومناشط المنتدى الأدبي ٨٩/ ١٩٩٠ م ، وزارة التراث القومي والثقافة ، ص ٣٣٠.

(٤) تنيس هي جزيرة مصرية تقع في محافظة بورسعيد في مصر جنوب غرب مدينة بورسعيد في بحيرة المنزلة ، وفيها ميناء لتصدير المنتجات الزراعية المصرية وكانت تشتهر بتصنيع كسوة الكعبة المشرفة، تعرضت تنيس للعديد من الغزوات ابان الحملات الصليبية وهو ما حدا بالسلطان الكامل محمد بن العادل الأيوبي في عام ٦٢٤ هجريه الموافق ١٢٢٧ م لأن يأمر بتدميرها وتهجير اهلها البالغ عددهم وقتها ٥٠ الف نسمة حتى لا يستطيع جنود الصليبيون الوصول عن طريقها للعاصمة.. ar.wikipedia.org/wiki.

المدافعين عن تنيس من التصدي للأسطول القرمطي والحاق هزيمة به وأسـر أعـداد كبيرة من طواقمه[1].

ومنذ سنة (٣٧٨هـ) تراجعت قوة ونفوذ القرامطة في العراق ومنطقة الجزيرة العربية ، حتى حشروا في مناطق ساحلية شرق الجزيرة العربية وجزيرة أوال التي بدأت تعمها الاضطرابات سنة (٤٤٢ هـ) ، والتي أدت إلى سقوط دولة القرامطة.

عندما ثار على القرامطة بعض بطون ربيعة بن نزار وتعاهدت على التخلص من نفوذ القرامطة، فأمروا عليهم عبد الله بن علي العيوني زعيم آل إبراهيم من قبيلة عبد القيس، فقام بالحرب ضد القرامطة في الأحساء، وهزم القرامطة في سنة (٤٧٠ هـ) ، وصار من مشاهير القوّاد.

الا أن القرامطة تحصنوا بعاصمتهم طوال سبع سنوات فقدوا خلالها معظم سفنهم وقواته في مناوشات ومعارك مع قوات عبد الله بن علي العيوني الذي تمكن من الاستيلاء على منطقة القطيف وجزيرة أوال وبهذا استقر السلطان في كل منطقة البحرين لعبد الله بن علي ، وبهذا زالت دولة القرامطة نهائياً من منطقة البحرين، حيث كان مركز دولتهم. وكان ذلك آخر عهدهم بالسلطان .

الصراع بين القرامطة والبويهيون

ما برح اقليم البحرين تحت حكم الخلافة العباسية ، الا أن الاضطرابات التي شهدها اقليم البحرين ، مكنت القرامطة في عهد أبو طاهـر الجنابي [2] سنة (٣١٧هـ)، من الاستيلاء عليه[3] وهرب واليّه من قبل العباسيين في البحر إلى

---

(١) ابن الأثير، الكامل، جـ ٧، ص ٥٤.

(٢) ابن الأثير، جـ ٧، ص ٥٤.

(٣) مي محمد الخليفة ، من سواد الكوفة إلى البحرين ،١٩٩٩م ، ص ٣٤٣.

فارس[1] وبذلك دخل اقليم البحرين وعمان ايضاً في حوزة دولة القرامطة ، وصار ولاته يعينون من قبلها[2] . إلا أن نفوذ القرامطة في الداخل لم يستمر طويلاً حيث ثار عليهم الأباضية وتمكنوا أخيرا في أيام الأمام الأباضي القوي سعيد بن عبد الله (حوالي ٣٢٠ه-٣٢٨ه/ ٩٣٢م ـــ ٩٣٩م من طردهم وإحراق بيوتهم في المناطق الداخلية. وقد اقتصر النفوذ القرمطي على ما يبدو بعد ذلك على المناطق الشمالية الممتدة من أبو ظبي إلى جلفار (راس الخيمة الحالية)، وخمد نشاط القرامطة في عمان بعد ذلك حتى منتصف القرن ٤هـ . وبقي نفوذ الاباضية يقتصر على المناطق الداخلية من عمان.

وبحسب ابن خلدون أن وجوه البحرين وعمان ، ساروا إلى بغداد، مستنجدين بالخليفة العباسي، لإعانتهم بالمراكب ، لطرد القرامطة والخوارج(يقصد بهم الاباضية)[3] . فتمكن بني وجيه بهذه المراكب من استعادة السلطة من القرامطة [4] في عمان واقامة امارة فيها تدين بالولاء للعباسيين ، بقيت الى منتصف القرن الرابع الهجري . وقد حكمت عائلة بني وجيه أجزاء من عُمان في الفترة (٣١٧-٣٥٤هـ/ ٩٢٩-٩٦٥م) ، وتعاقب فيها على الحكم ثلاث من أبنائها هم:

- يوسف وجيه (٣١٧- ٣٣٢هـ/ ٩٢٩/ ٩٤٣م) .
- محمد بن يوسف وجيه (٣٣٢-٣٤١هـ/ ٩٤٣-٩٥٢م).
- عمر بن يوسف بن وجيه (٣٤١-٣٥٤هـ/ ٩٥٢-٩٦٥م).

---

(١) ابن خلدون ، كتاب العبر وديوان المبتدأ والخبر، المصدر السابق، ٤/ ١٠٦..

(٢) محمد جمال سرور، النفوذ الفاطمي في جزيرة العرب. دار الفكر العربي، ط ٢، ص ٥١..

(٣) المرجع السابق نفسه ، ٤/ ١١٠ – ١١١.

(٤)النفوذ الفاطمي في جزيرة العرب. محمد جمال سرور. دار الفكر العربي. ط ٢. ص ٥١..

الا أن الامارة العمانية القريبة من دولة القرامطة لم تكن على وفاق مع البويهيون الذين تسلطوا على مقدرات الخلافة العباسية في العقد الثالث من القرن الرابع الهجري ، وكان لهذا الموقف من البويهيين اثره البالغ على الملاحة التجارية في الخليج العربي ، لاسيما وأن البويهيين أدركوا أهمية إقليم البحرين الإستراتيجية بالنسبة لأمن الخليج من جهة ولتامين انسياب السلع التجارية من جهة أخرى تلك السلع التي كانت تدر أرباحاً كبيرة من الضرائب والمكوس المفروضة عليها(١). لذلك حاول البويهيون تعزيز نفوذهم في السواحل الجنوبية للخليج العربي الامر الذي ادى الى اصطدامهم بالأسطولين العماني والقرمطي (٢). .

قال ابن الأثير: " في هذه السنة(٣٣١هـ) في ذو الحجة سار يوسف بن وجيه صاحب عمان في مراكب كثيرة يريد البصرة، وحارب البريدي فملك الأبله وقوى قوة عظيمة وقارب أن يملك البصرة فأشرف البريدي وأخوته على الهلاك، وكان له ملاح يعرف بالرمادي، فضمن للبريدي هزيمة يوسف، فوعده الإحسان العظيم، وأخذ الملاح زورقين فملأهما سعفا يابسا ولم يعلم به أحد، وحدرهما في الليل حتى قارب الأبلة، وكانت مراكب ابن وجيه تشد بعضها إلى بعض فتصير كالجسر، فلما انتصف الليل أشعل ذلك الملاح النار في السعف الذي في الزورقين وأرسلهما مع الجزر والنار فيهما، فأقبلا أسرع من الريح فوقعا في تلك السفن والمراكب فاشتعلت واحترقت قلوسها واحترق من فيها، ونهب الناس منها مالا عظيما، ومضى يوسف بن وجيه هاربا في المحرم سنة اثنتين وثلاثين وثلاثمائة "(٣).

---

(١) عمر، تاريخ الخليج، ص١٩٥.

(٢) للمزيد من المعلومات ينظر: عمر، تاريخ الخليج، ص٢١١ وما بعدها.

(٣) ابن الأثير، الكامل في التاريخ ، مصدر سابق ، ج ٨ ، ص ٣٣٩.

قال وأحسن البريدي إلى ذلك الملاح. وكانت حملة يوسف بن وجيه هذه على البصرة بدعم من اسطول القرامطة الذين كانوا في صراع مع العباسيين والبويهيين في اكثر من جبهة .

وفي سنة (٣٤١هـ) سار احد ابناء يوسف بن وجيه[١] في البحر والبر إلى البصرة فحاصرها، وكان سبب ذلك أن معز الدولة لما سلك البرية إلى البصرة، وأرسل القرامطة ينكرون عليه ذلك؛ علم صاحب عمان (وكان احد ابناء يوسف ابن وجيه كما ذكرنا) استيحاشهم من معز الدولة، فكتب يطمعهم في البصرة، وطلب منهم أن يمدوه من ناحية البر، فأمدوه بجمع كثير منهم، وسار يوسف في البحر، فبلغ الخبر إلى الوزير المهلبي فسار مجداً في العساكر إلى البصرة، فدخلها قبل وصول يوسف إليها، وشحنها بالرجال، وأمده معز الدولة بالعساكر، وما يحتاج إليه، وتحارب هو وابن وجيه أياماً ثم انهزم ابن وجيه، وظفر المهلبي بمراكبه، وما معه من سلاح[٢] .

ولم يدم حكم بني وجيه؛ فقد ثار في وجههم مولاه نافع الاسود، وتغلب عليهم، ثم تقلد زمام الأمور بدلاً منهم، ودخل في طاعة معز الدولة بن بويه، وخطب له على المنابر، وضرب اسمه على الدينار والدرهم[٣].

انتهز القرامطة فرصة عدم استقرار الأمور في عمان والخلاف بين العمانيين والبويهيين ؛ فتغلبوا عليها سنة (٣٥٤هـ)، وبذلك خضعت عمان للحكم القرمطي

---

(١) لم يكن يوسف بن وجيه على الحكم لهذا العام وإنما أحد أبنائه.

(٢) ابن الأثير ، الكامل ، ج ٨ ، ص ٤٩٦..

(٣) ابن الأثير، ج ٨ ، ص ٥٦٧.

المباشر. وهرب نافع منها بعد أن وثب به أهل عمان[1]، لكنهم لم يستأثروا بالنفوذ فيها، فقد استقر رأي أهلها على أن يولوا عليهم عبد الوهاب بن أحمد بن مروان؛ فولي إمارة عمان بعد أن كان ممتنعاً عن تقلدها، واتخذ علي بن أحمد كاتباً، وكان يكتب للقرامطة من قبل. وبعد هيجان ومصادمات اتفق الجميع على مبايعة على بن احمد القرمطي وعزل عبد الوهاب بن أحمد بن مروان[2] .

فتعاظم نفوذ القرامطة في عمان وهددوا سلامة الملاحة التجارية في الخليج العربي[3]، فأدرك البويهيون ضرورة اعادة عمان الى النفوذ البويهي العباسي ، وتامين انسياب السلع التجارية التي كانت تدر أرباحاً كبيرة من الضرائب والمكوس المفروضة عليها[4]، وقرروا التصدي لنفوذ القرامطة في السواحل الجنوبية للخليج العربي [5].

ولأجل تحقيق ذلك الهدف انحدر معز الدولة البويهي إلى الابلّة، في سنة (٣٥٥هـ)، في جيش غفير بقيادة أبي الفرج بن العباس. ونزل المعز البويهي في دار البريدي بشاطئ عمان ، وبنى الشداءات أو الشذاءات والمراكب، فوافاه نافع الأسود مولى يوسف بن وجيه مستأمناً فقبله، وانفذ أبا الفرج محمد بن العباس مع نافع في ١٠٠ مركب، فلما صار بسيراف وافاه جيش عضد الدولة في مراكب

---

(١) محمد علي الصليبي ، عمان ودورها الريادي بين حضارات العالم القديم، فعاليات ومناشط المنتدى الأدبي ٨٩/ ١٩٩٠ م - وزارة التراث القومي والثقافة ، ص ٣٣٠.

(٢) ابن الاثير ، الكامل ٢٩٢/٧؛ ابن خلدون ، العبر ، ٩٤٥/٤.

(٣) فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج، ص١٩٥.

(٤) فاروق عمر فوزي ، تاريخ الخليج، ص١٩٥.

(٥) للمزيد من المعلومات ينظر: فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج، ص٢١١ وما بعدها.

وشذاءات(نوع من السفن)، نجدة لعمه معز الدولة، وسلك أبو الفرج عمان، ويذكر ابن الاثير، أن الحملة جاءت إلى عمان في (٩ ذي الحجة ٣٥٥ه) ودخلتها وقتلت من أهلها مقتلة عظيمة وأحرقت مراكبهم وحتى وثمانون مركبا[1]. ويذكر الطبري أنه أحرق لأهلها ٩٩ مركب[2]. وكان من نتائج هذه المعركة البحرية الفاصلة أن ضمت عمان الى السيطرة البويهية ، واصبح للبويهيين نفوذ وتأثيراً كبيراً على حركة الملاحة التجارية في منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي . الا أن النفوذ القرمطي لم ينتهي في عمان ، والدليل على ذلك أنه عثر على نقد سنة (٣٦١ه/ ٩٧١م)ضرب باسم البويهيين والقرامطة في عمان احدهم باسم حلاج بن حاتم، ولعضد الدولة البويهي .وهذا يدل على وجود اتفاقات وتفاهمات على تقاسم النفوذ بين القرامطة والبويهيين على سواحل عمان والبحرين .

وحدثت معارك بحرية اخرى عندما ثار الزنج في سنة (٣٦٢هـ) ، حيث استولى الوزير أبو القاسم المطهر بن محمد وزير عضد الدولة على جبال عمان ومن بها من الشراة في ربيع الأول، وسبب ذلك أن معز الدولة لما توفي وبعمان أبو الفرج بن العباس، وقد فارقها فتولى أمرها عمر بن نبهان الطائي، ثم أن الزنج غلبت على البلد، وقتلوا أبن نبهان، وأمروا عليهم إنساناً يعرف بـ(ابن حلاج) [3]، فسير عضد الدولة جيشاً من كرمان واستعمل عليهم أبا حرب طغان فاقتتلوا قتالاً شديداً في البر والبحر فظفر أبو حرب واستولى على صحار، وانهزم أهلها، وكان ذلك سنة

---

(١) ابن الاثير ، الكامل، ج ٧، ص٢٩٣..

(٢) الطبري، تاريخ الأمم والملوك ،ج١١، ص٤٠٤.

(٣) ابن الاثير ، الكامل، ج ٧، ص ٣٤٨.

(٣٦٢هـ)، واجتمع خلق كثير من الشراة في جبال عمان، وجعلوا لهم أميراً اسمه (ورد بن زياد)، وجعلوا لهم خليفة اسمه (حفص بن راشد)، فاشتدت شوكتهم، فسير عضد الدولة المطهر بن عبدالله في البحر (أي ارسل حملة بحرية) أيضاً فبلغ نواحي حرفان من أعمال عمان فأوقع بأهلها، ثم سار إلى دما فقاتل من بها، انهزم على إثرها أميرهم ورد، وإمامهم حفص، وقد قتل بعدها ورد، وانهزم حفص إلى اليمن فصار معلماً، وبذلك استقامت البلاد ودانت بالطاعة، ولم يبق فيها مخالف[١].

مما سبق يتبين لنا أن تكرار المعارك البحرية والمناوشات والاضطرابات في اقليم البحرين وامارة عمان كان سببه الصراع بين القرامطة والبويهيين على المصالح والموارد التجارية البحرية التي كانت تدر أرباحاً كبيرة من الضرائب والمكوس المفروضة عليها[٢] ،

وقد ورد على بعض المسكوكات التي عثر عليها في المنطقة اسماء: الخليفة العباسي، الأمراء البويهيون، والسادة الجنابيين(القرامطة)، والولاة المحليين لعمان وهو اسلوب نادر الحدوث في المسكوكات النقدية ، الا أن هذا الامر يدل بشكل واضح على صراع قوي بين تلك الاسماء، كذلك تدل على ما لهذا الإقليم من أهمية استراتيجية واقتصادية، فقد ذكر أن عضد الدولة البويهي حمل إلى الطائع عقب الخلع عليه سنة (٣٦٧ه) وتلقيبه بتاج الملة ٥٠٠٠٠ دينار عمانية[٣].

---

(١) ابن الأثير، جـ ٨ ، ص ٦٤٦..

(٢) عمر، تاريخ الخليج، ص١٩٥.

(٣) أبو الحسين هلال بن المحسن الصابئ ، رسوم دار الخلافة. ص١٠٠..

كما أن هذا الامر يدل على التقاء مصالح المناصب الاربعة المذكورين على تلك المسكوكات و على انضواء الجنابيين(القرامطة) تحت اللواء العباسي، وقبولهم مشاركة البويهيين لهم في عمان، في مرحلة تاريخية معينة على الأقل، وبالمقابل، أيضاً، لم يجد العباسيون حرجاً من نقش لقب زعماء الجنابيين (القرامطة)، جنباً إلى جنب، مع الخليفة العباسي المطيع لله، وركن الدولة البويهي على السكة رسمياً وعلانية؛ إذ تعتبر النقود وثيقة رسمية، وبالتالي هو تحالف أو اتفاق اقتصادي بين القرامطة والبويهيين لتبادل المنفعة من التجارة البحرية في الخليج العربي والمحيط الهندي . ومن المرجح أن هذا الاتفاق الاقتصادي بين القرامطة والبويهيين يتعلق بمنطقة عمان ذات الاهمية الاستراتيجية للتجارة البحرية ، وأنه أي الاتفاق الاقتصادي قد انتهى ما بين سنة (٣٦٢هـ) وسنة (٣٦٣هـ) بعد أن خضعت عمان بالكامل للسلطة البويهية ، وذلك عندما كان الأعصم مشغولاً بحروبه مع الفاطميين بالشام ومصر، فأغار عضد الدولة البويهي على مناطق نفوذ القرامطة بما فيها عمان واستمرت سيطرتهم على عمان حتى منتصف القرن الخامس الهجري .

الفصل التاسع

خطر القراصنة على الملاحة

في الخليج العربي

واجه النشاط الملاحي التجاري في الخليج العربي والمحيط الهندي معضلة شديدة الضرر تمثلت ببروز وتصاعد نشاط لصوص البحر أو القراصنة[1] . فالسفن التجارية العربية التي كانت تخرج من البحر الاحمر وبحر العرب والخليج العربي في رحلات تجارية الى الهند وسرنديب و الصين ، كانت تتعرض لهجمات القراصنة الذين يأتون من مناطق بعيدة كالهند والحبشة بأعداد كبيرة ، مستخدمين سفناً كبيرة

---

(١) كلمة القرصنة في اللغة مشتقة من كلمة قرص وفى تاج العروس القرص القطع . انظر : الزبيدي ، تاج العروس من جواهر القاموس ، ٢٥ جزءًا ، القاهرة ١٩٧٩ م ، ج ١٨ مادة قرص وفى القاموس المحيط : القرصنة نعت من القرص انظر : الفيروز أبادى ، القاموس المحيط ، بيروت ١٩٨٧ م ، مادة قرص ؛ وجاء في لسان العرب : وقطع به قطعا" إذا قطع به الطريق ، ابن منظور ، لسان العرب ، مادة قطع ؛ و في المعجم الوسيط : القرصان : لص البحر ، والقرصنة السطو على سفن البحار، انظر: إ براهيم أنيس وآخرين ، المعجم الوسيط ،القاهرة ١٩٧٢ م ، انظر مادة قرص ؛ أما في الاصطلاح فالقرصنة : هي قطع الطريق على المسافرين من التجار في البحر والاستيلاء على أموالهم وبضائعهم ، والقرصنة سطو مسلح في البحار تقوم به مجموعة من اللصوص دون تفويض من أي سلطة وخارج الحدود المتفق عليها بين الدول . انظر :

, William Benton, ١٧ .Wright, (Q.), "Piracy" Encyclopedia Britannica, Vol ،Chicago

ويهاجمون السفن العربية التجارية ، فينهبون البضائع ويسبون أهلها ويعودون الى مخابئهم في المناطق التي لم تكن خاضعة للدولة الاسلامية .

وعن ذلك يتحدث خليفة بن خياط العصفري[١] الذي عاش في القرن الثالث للهجرة عن نشاط القراصنة الهنود وعن غاراتهم وهجماتهم على السفن الاسلامية في الخليج العربي والمحيط الهندي[٢] . ولم يهمل البلاذري[٣] هذا الموضوع فكتب عنه في مؤلفه «فتوح البلدان» عن قراصنة هنود عرفوا باسم » القراصنة الميد » [٤] واعتداءاتهم على النسوة المسلمات اللاتي ارسلهن ملك سيلان الى الحجاج بن يوسف الثقفي والي العراق وعن اتساع نشاطهم في الخليج العربي والمحيط الهندي في زمن الدولة الاموية وفي اثناء الفتوحات الاسلامية في السند والهند .

---

(١) وهو خليفة بن خياط بن أبي هبيرة خليفة بن خياط الأخباري العصفري. يلقب بـ"شباب" والعصفري نسبة إلى العصفر حيث كان يتاجر به، صاحب"التاريخ"وكتاب"الطبقات". المعروف بشباب قال الخطيب : وعصفر فخذ من العرب ، كان عالما بالنسب والسير ، وأيام الناس. والعصفري - بضم العين وسكون الصادر المهملتين وضم الفاء وبعدها راء - هذه النسبة إلى العصفر الذي يصبغ به الثياب حمرا، وشباب - بفتح الشين المثلثة والباء الموحدة وبعد الألف باء ثانية - وقد اختلفوا في تلقيبه بذلك لأي معنى هو"، انظر ،البخاري: التاريخ الكبير، مجلد ١ قسم ٢٠٩/٢ ؛ وفيات الأعيان ١ / ١٧٢. ط. الميمنية ؛ وكذلك النجوم الزاهرة ٢ / ٣٠٣. شذرات الذهب ٢ / ٩٤ ؛ العواصم من القواصم ص ١٧٤ .

(٢) العصفري ، خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة، مراجعة مصطفى نجيب فواز وحكمت كشلى فواز، بيروت د.ت ، ص ٥ .

(٣) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٦٢٤.

(٤) سيف شاهين المريخي ، القرصنة في الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الأولى من قيام الدولة العربية الإسلامية وحتى منتصف القرن الثالث الهجري (مصادر ووقائع) مجلة كلية الآداب ، جامعة الاسكندرية ، العدد ٥٨ ، ٢٠٠٨ م ، ص ١٦٣ – ١٦٤ .

كما يتطرق المسعودي الذي عاش في القرن الرابع الهجري في مؤلفه » التنبيه والاشراف » الى نشاط القراصنة في المحيط الهندي والبحر الأحمر والخليج العربي ، فيذكر اجناس القراصنة وأماكن تجمعهم في المحيط الهندي وفي نهر السند[١] . وفي كتاب » الفتحنامه » لعلي الكوفي (القرن السابع للهجرة) الذي وضعه بالفارسية وترجم الى العربية يتحدث المؤلف عن القراصنة ونشاطهم على سواحل الديبل[٢] .

وقد استخدم القراصنة انواع مختلفة من السفن والمراكب الحربية ، التي تميزت بسرعتها وخفة الحركة وكان من أهمها البارجة والبيرة[٣] . وقد ذكر المسعودي ان القراصنة الميد كانوا يستخدمون البوارج في مهاجمة السفن الاسلامية[٤]. كما استخدم القراصنة انواع اخرى من السفن مثل سفينة (البيرة) وهي سفن اصغر واخف من البارجة. وقد ذكر البيروني» ان لصوص البحر الديبل والبوارج سموا بهذا الاسم لأنهم «يتصدون في الزوارق واسمها بيرة»[٥]. الامر الذي يدل على أن القراصنة كانوا يعتمدون على سرعة مناورة وخفة حركة السفن والمراكب التي يستخدمونها ، لمباغتة السفن التجارية الكبيرة ذات السرعات القليلة.

---

(١) المسعودي ، التنبيه والإشراف ، ص ٣٥٥ .

(٢) علي الكوفي ، فتح نامه ، تحقيق وترجمة من الفارسية : ن. أ. بلوش ، دار طلاس ، دمشق ١٩٩١ م ، ص ٩٧ - ٩٨.

(٣) لسان العرب"٢/ ٢١٣'، القاموس"١/ ١٧٨'، تاج العروس"٢/ ٧'،"برج'، المخصص"١٠/ ٢٦' ؛ المفصل في تاريخ العرب قبل الإسلام ، ص ٤٦ -٥٦.

(٤) المسعودي ، التنبيه والإشراف ، ص ٣٥٥.

(٥) البيروني ، تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل ومرذوله ، ط(٢) ، بيروت ١٩٨٣ م ، ص ١٤٨.

وكان القراصنة على دراية واسعة بأحوال البحر المناخية ، وظروف العمل به ، فكانوا بشكل عام ، يهاجمون السفن في فصل الصيف، وهو الفصل المفضل لسفر التجار واصحاب السفن الى الهند والصين منذ عصور قديمة. وكان القراصنة يأوون إلى الجزر والشعاب المختلفة في البحر . وقد أشار المسعودي إلى خطورة وجود القراصنة في الجزر المنتشرة في عرض المحيط الهندي وإمكان قيامهم بالإغارة على السفن [1]؛ فكان على الملاحين محاذرتهم . وفي سبيل التصدي للقراصنة، زودت السفن التجارية بالجنود المدربين من النفاطين والمقاتلين [2] . للدفاع عن حمولات وركاب السفن وحمايتهم من هجمات القراصنة الذين غالباً ما يكونون مسلحين ويستخدمون القوة في هجماتهم والاستيلاء على السفن التجارية وحمولاتها من السلع والركاب..

أشهر القراصنة

ذكرت العديد من المصادر التاريخية العربية والاسلامية اجناس القراصنة وأماكن تجمعهم في المحيط الهندي وفي نهر السند[3] و على سواحل الديبل[4]. الذين كانوا يهاجمون السفن والمراكب الاسلامية في المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الاحمر منذ بداية القرن الاول للهجرة . وكان أشهر هؤلاء القراصنة وأخطرهم أولئك

---

(1) السعدي، المرجع السابق، ص ٢٦٧.

(2) المرجع نفسه، ص ٢٦٨.

(٣)المسعودي ، التنبيه والإشراف ، ص ٣٥٥ .

(٤) علي الكوفي ، فتحنامه ، تحقيق وترجمة من الفار سية : ن. أ. بلوش ، دار طلاس ، دمشق ١٩٩١ م ، ص ٩٧ - ٩٨.

الذين عرفوا بقراصنة الميد [1] وهم من أهل السند ، وكانوا يتخذون من شواطئ نهر السند قرب مدينة الديبل مقراً لهم ، بالإضافة الى الجزر الصغيرة المنشرة في المحيط الهندي والخليج العربي. وقد وصفت مصادر عربية عديدة غاراتهم ، مشيرة الى كثرة اعدادهم والى انواع السفن التي استخدموها . وتقول هذه المصادر انهم كانوا أشد لصوص البحر بأساً على التجار والبحارة العرب المسلمين ، وان نشاطهم استمر لقرون عديدة وشمل مناطق واسعة[2] .

وقد شارك القراصنة الميد هجماتهم وسكن قربهم قراصنة آخرين من اهل السند يطلق عليهم التكامرة[3] ، وهم قراصنة من سكان الديبل . وصفهم الكوفي في كتابه » فتحنامة » انهم مجموعة من شذاذ الآفاق وقراصنة البحر[4] . كما أطلقت عليهم مصادر هندية وفارسية اسم التهاكرة ، بينما دعاهم البلاذري » تكاكرة » [5]. وكانوا يقطعون الطريق البحري على السفن التجارية المتجهة الى الهند والقادمة منها كما اشتركوا مع القراصنة الميد في سلب السفينة التي أرسلها ملك جزيرة سيلان أو سرنديب (سيريلانكا الحالية) محملة بالهدايا الى دار الخلافة في دمشق في العصر

(١) انظر : ابن خرداذبة ، المسالك ، ص٥٧ ؛ المسعودي ، التنبيه والإشراف ، عنى بتصحيحه - ومراجعته عبدالله ا سماعيل الصاوي ، بغداد ، ١٩٣٨ م ، ص ٥٥ -٥٦، ؛ وكذلك البيروني ، كتاب الجماهر في معرفة الجواهر ، ط(٣) ، بيروت ١٩٨٤ م ، ص ٤٨ ؛ انظر كذلك : خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة بن خياط ، مراجعة مصطفى نجيب فواز وحكمت كشلى فواز، بيروت د.ت ص ٢٧٥.

(٢) سيف شاهين المريخي ، المرجع السابق ، ص ١٦٣ – ١٦٤ .

(٣) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٦٢٤.

(٤) علي الكوفي ، فتحنامه ، مصدر سبق ذكره ، ص٩٨ .

(٥) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٦١٨.

الاموي . أما الطرزي فوصفهم بالمهرة والشجعان ، وقال إن عدداً منهم دخل الاسلام بعد فتح الهند والسند وانهم أسهموا في انتصارات الجيش العربي الاسلامي في اقليم السند [1].

وقد أدى انتعاش التجارة على الطرق البحرية في البحر الاحمر وبحر العرب والمحيط الهندي الى اتساع نشاط القراصنة فشمل مناطق الخليج العربي ايضاً . حيث نشط متلصصة البحر القطرية [2]. وهؤلاء القراصنة كانوا يشكلون خطراً كبيراً على السفن والتجار المسلمين المسافرين الى الهند والساحل الافريقي الشرقي ، ووسعوا في وقت لاحق نشاطهم ليشمل الطريق التجاري البحري الذي ربط البصرة بالبحرين وعُمان». ولقد وصفهم الحمّيري بانهم أخبث عدو يلقى في البحر[3] ، في حين قال عنهم الإصطخري في مؤلفه «المسالك والممالك» أثناء حديثه عن حصن عبادان : «اما عبادان فإنها حصن صغير عامر على شط العرب ومجمع ماء دجلة . وهو رباط كان فيه محارس للقطريين وغيرهم من متلصصة البحر وبها على الدوام مرابطون" [4]. .

---

(١) الطرازي ، موسوعة التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية ،المصدر السابق، ج ١ ، ص ٧٨ انظر أيضًا ، سيف المريخي ، القرصنة في الخليج العربي ، المرجع السابق، ص ١٦٢.

(٢) الحميري ، الروض المعطار في خبر الأقطار ، تحقيق إحسان عباس ، ط(٢) ، بيروت ١٩٨٤ م ، ص ٤٦٥ ؛ الإدريسي ، نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، ج ١ ، ص ٦٤ - ٦٥؛ الإصطخري ، المسالك والممالك ، تحقيق دي غويه ، ط(٢) ليدن ١٩٦٧ م ، ص ٣١ -٣٢.

(٣) الحميري ، الروض المعطار ، ص ٤٦٥ ؛ الإدريسي ، نزهة المشتاق ، ج ١ ، ص ٦٤ ؛ انظر أيضًا : سيف المريخي القرصنة في الخليج العربي ، ص ١٦٥.

(٤) الإصطخري ، المسالك والممالك ، ص ٣١ – ٣٢ .

أما في مناطق البحر الاحمر وشرق افريقيا فان القراصنة الاشد خطراً كانوا القراصنة الاحباش [1]، الذين إتخذوا من السواحل الافريقية الشرقية والبحر الأحمر مسرحاً لنشاطهم، مستخدمين قوارب وسفناً سريعة ، يهاجمون بها الموانئ والسفن العربية الاسلامية التجارية ويهربون الى الحبشة حيث كانت القرى والمدن المنتشرة على الساحل الحبشي تؤمن لهم المخبأ [2].

معاقل القراصنة

كان القراصنة ينطلقون في عملياته ضد السفن التجارية العربية من معاقل ومخابئ عديدة تمتد على طول الطرق والمسالك الملاحية في السواحل و الجزر المنشرة في البحر الاحمر وبحر العرب والمحيط الهندي والخليج العربي . وكان لصوص البحر هؤلاء يتربصون بالسفن المارة وينهبونها ثم يطلقون سراح من فيها من رجال ونساء وأطفال، واحياناً كانوا يأخذون أصحاب السفن وركابها ، صغاراً وكباراً ، رجالاً ونساءً ، أسرى يبيعونهم في أسواق النخاسة . مما اضطر السفن العربية الى الاستعانة بجنود ذو باس يصطحبونهم في السفن للدفاع عنها ضد خطر القراصنة[3]. وكانت أشهر معاقل ومخابئ القراصنة في البحر الاحمر وبحر العرب والمحيط الهندي والخليج العربي هي ما يلي :

١ – **جزيرة سقطرى**[4]: تقع هذه الجزيرة بين المحيط الهندي وبحر العرب . عرفت في العصر اليوناني بانها محطة تجارية وملتقى الطرق التجارية البحرية

---

(١) الطبري ، تاريخ الطبري ، مصدر سابق ، ج ٤ ، ص١١٢.

(٢) ا بن الأثير ، الكامل في التاريخ ، مصدر سابق، ج ٢ ، ص ٣٨٩.

(٣) قاضى أظهر المباركورى ، من النارجيل إلى النخيل ، م ١٦، العدد (٣) ،١٩٦٥ م ، ص ٣٤-٦٥ ؛ شوقي عثمان مكاوي ، تجارة المحيط الهندي ، ص ١١٥ .

(٤) القزويني ، آثار البلاد وأخبار العباد ، دار صادر ، بيروت،(د.ت) ، ص ٨٢ .

الخارجة من البحر الاحمر والمتجهة الى الهند والصين والسواحل الافريقية الشرقية . مساحتها كبيرة ، وهي قريبة من عـدن ومضيق باب المندب ، اتخذها القراصنة قاعدة لهجماتهم منذ ايام الاغريق، إذ تحدثنا مصادر يونانية عديدة عنهم وعن نشاطهم ضد السفن التجارية المتجهة الى الهند . وعندما ازدهرت العلاقات التجارية بين الهند وسكان الساحل الافريقي الشرقي في العصور الاسلامية اتخذها القراصنة قاعدة لهم واستخدموها في عملياتهم ضد السفن الاسلامية . والطريف ما ذكره ماركو بولو حول من توجس القراصنة ، إذا ما نهبوا إحدى السفن الخاصة بسقطرى فإن أهلها الذين يشتغلون بالسحر والشعوذة يعملون سحرًا لسفينة القرصان أو سفنه ، بحيث لا يستطيع مواصلة تطوافه في البحار ، حتى يعوضهم مما حل بهم من أضرار ، وحتى لو رزق ريحًا مواتية ومساعدة له في طريقه فإن لديهم القدرة على تغيير اتجاهها ، و بذلك يجبرونه – على الرغم منه – على العودة إلى الجزيرة [1]. وهذه القصة القريبة من الاسطورة دليل على كثرة تردد القراصنة على الجزيرة ، وطبيعة العلاقات والروابط بين سكانها وبين القراصنة ..

٢ – **جزيرة عبدان**: هي جزيرة نهرية صغيرة فيها حصن ، و تقع على مقربة من مدينة البصرة . يقول عنها ياقوت الحموي : «انها جزيرة تقع بين النهرين، فيها مشاهد ورباطات» [2]. تمتعت عبدان بموقع مهم على مفترق الطريق البحري الذي ربط العراق ببلاد فارس وشبه الجزيرة العربية . استخدمها القراصنة وكراً لشن غاراتهم على السفن الاسلامية الخارجة من البصرة باتجاه موانئ بلاد فارس

---

(١) ماركو بولو ، رحلة ماركو بولو ، ص ٣٢٧.

(٢) ياقوت الحموي ، معجم البلدان ، ج ٤ ، ص ٧٤ .

وعُمان. ووصفها الإصطخري بانها حصن صغير عامر فيه محارس لمتلصصة البحر القطرية وغيرهم من متلصصة البحر[1].

٣ – **شواطئ نهر السند** : تمتد هذه الشواطئ من نهر مهران السند عبر مدن المولتان والمنصورة والديبل[2] وصولاً الى ساحل السند[3]. يسكنها قراصنة هنود عرفوا بالقراصنة الميد أو الميذ الذين اشتهروا بمهاجمة السفن الاسلامية مستخدمين السفن الكبيرة (البوارج) [4] وقد تحدث عنهم ابن خرداذبة ، ذاكراً مواقعهم وواصفاً اياهم بانهم «عتاة مردة لصوص» [5] . وقال المسعودي ان قراصنة الميد كانوا يتجمعون في نهر مهران السند ومخرجه » من الاقليم الخامس من عيون في اعالي السند وجبالها من ارض قنوج من مملكة بوورة وارض قشمير والفندهار والطافن حتى ينتهي الى مدينة المولتان (فرج الذهب) وهناك يسمى مهران ، ثم ينتهي الى بلاد المنصورة ويصب في البحر على نحو من فرسخين من مدينة الديبل

---

(١) الإصطخري ،مسالك الممالك ، ص ٣٣.

(٢) ديبل الواقعة على الضفة الغربية لنهر السند، تعرف الآن باسم بهمبور وهي على بعد ستة أميال من مصب نهر مهران (نهر السند) على الضفة الغربية منه، عند مدخل البحر، على شاطئ خور يسمى خو ديبل ، وهي مدينة حصينة على الساحل ، يقول المقدسي :"وديبل بحرية قد أحاط بها نحو من مائة قرية، أكثرهم كفار، والبحر يسطع جدارات المدينة" ، أنظر، ابن حوقل ، صورة الأرض، ص٢٨٢؛ الدمشقي، نخبة الدهر، ص.٩٩؛ المقدسي ، أحسن التقاسيم، ص٣٧٩.

(٣) ابن خرداذبة ، المسالك والممالك ، ص ٦٢.

(٤) البيروني ، تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل ومرذوله ، ط(٢) ، بيروت ١٩٨٣ م ، ص ١٤٨.

(٥) ابن خرداذبة ، المصدر السابق نفسه ، ص٦٢.

من ساحل السند . وبين المنصورة وبين البحر نحو سبعة ايام . فيه جنس من السند يقال لهم الميد وهم خلق عظيم ... لهم بوارج في البحر تقطع على مراكب المسلمين المجتازة الى أرض الهند والصين وجده والقلزم وغيرها » [1].

٤ – **جزيرة القطرية** : هي جزيرة مأهولة من جزر بحر العرب. أهلها غدر ونكاية ، يقطعون السفن المارة والآتية من البصرة والبحرين [2]. كانت قديماً مركزاً تجارياً عامراً ، ثم اتخذها قراصنة القطرية قاعدة لهجماتهم على السفن التجارية ، فهجرها التجار[3] وانقطعوا عن زيارتها بسبب سوء سلوك اهلها واعمالهم الوحشية[4].

٥- **سرنديب** : وهي جزيرة تعرف بجزيرة الياقوت[5] وعرفت في ما بعد بسيلان أو ما يعرف الآن بسريلانكا ، حيث بحر غباب سرنديب وقد اتخذت بعض سواحله مخبأ لقراصنة يعرفون بالبوارج ، وهم قراصنة اشرار ليس في سائر الاماكن من يقطع البحار مثلهم . فالمركب الذي يأخذه البوارج يأكلون أهله واذا غرق لم يمض عليه ساعة حتى تأكل اهله التماسيح واذا تعطل ونزل اهله الى الساحل هاجمتهم النمور[6] .

---

(١) المسعودي ، التنبيه والإشراف ، ص ٥٤ - ٥٥.

(٢) الإدريسي ، نزهة المشتاق ، ج ١ ، ص ٦٤ - ٦٥.

(٣) الحميري ، الروض المعطار ، ص ٤٥٦ ؛ انظر كذلك : سيف المريخي ، القرصنة في الخليج العربي ، ص ١٦٨.

(٤) بزرك ابن شهريار ، عجائب الهند ، ص ١٣٠.

(٥) ياقوت ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ٢١٥- ٢١٦ ؛ الحميري ، الروض المعطار ، ص ٣١٢- ٣١٤ ؛ انظر كذلك : القزويني ، آ ثار ا لبلاد ، ص ٤٢ و ما بعدها ؛ الهمذاني ، مختصر كتاب البلدان ، ليدن ،١٣٠٢ هـ ، ص ١٠ وما بعدها .

(٦) بزرك ، عجائب الهند ، ص ١١٤ - ١١٥.

٦- **سواحل كجرات و المليبار** و كانت مثوى لأشد القراصنة مجازفة حيث كانوا يجبرون من يقع في ايديهم على شرب ماء البحر ليكشفوا ما في معدته ، ان كان قد ابتلع بعض اللآلئ والجواهر عندما احس باقترابهم [(١)]. أما قراصنة المليبار فكانوا يجوبون البحر بسفن صغيرة يصل عددها الى عشرين سفينة احياناً بين واحدة واخرى خمسة أميال تقريباً وبذلك يغطون شريطاً من البحر طوله مائة ميل تقريباً فاذا ما ظهرت سفينة تجارية امام واحدة من سفن القراصنة اعطت اشارة بواسطة النار او الدخان الى بقية السفن لتقترب وتشن هجوماً منسقاً على السفينة الضحية ويستولون عليها ويأخذون السفينة وطاقمها كرهائن ليثرون آسريهم مرة اخرى[(٢)]

الحملات البحرية الاسلامية ضد القراصنة

تذكر بعض المصادر العربية أن القراصنة كانوا يتعرضون لتجارة المسلمين في البحر الاحمر على عهد الخليفة عمر بن الخطاب (رض) وهناك من الدلائل ما يشير إلى أن عمر(رض) بعث بحملة بحرية في البحر الأحمر إلى ميناء باضع "مصوع" على الساحل الإفريقي بقيادة أبي محجن الثقفي في السنة السادسة عشرة للهجرة، للتصدي لهجمات القراصنة الأحباش على سواحل تهامة الحجاز[(٣)] . ولما زادت

---

(١) ماركو بولو ، رحلة ماركو بولو ، ص ٣٢١ ؛ شوقي عثمان ، تجارة المحيط الهندي ، ص ١١٠.

(٢) ماركو بولو ، رحلة ماركو بولو ، ص ٣١٦ -٣٢٠.

(٣) محمد ياسين: تاريخ الأسطول العربي، مطبعة الترقي بدمشق، ص١١ـ١٣؛ وانظر، القوصي، تجارة مصر في البحر الأحمر، ص٢٧ ـ٣١.؛ وانظر سيد إسماعيل كاشف، البحر الأحمر والفتح العربي لمصر،(البحر الأحمر في التاريخ والسياسة..)، جامعة عين شمس، ص٩٨ـ١٠١؛ وانظر: حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي، ص١٧٥ـــ١٨١.

هجمات القراصنة سنة(٢٠ ه/ ٦٤٠ م) في عهد الخليفة عمر بن الخطاب(رض) ، دفعت الخليفة لأرسال سرية مكونة من أربعة سفن لمطاردة القراصنة الاحباش وتدمير أوكارهم بقيادة علقمة بن مجزر المدلجي [١]. وقد فقدت السرية ثلاثة من سفنها ، مما أدى الى فشل الحملة وموت من كان في عدادها غرقاً في البحر ، فتجنب المسلمون بعدها ركوب البحر [٢].

وكذلك في عهد الخليفة عمر بن الخطاب (رض) قام والي البحرين وعمان عثمان بن ابي العاص بقيادة أول حملة بحرية في المحيط الهندي لمحاربة القراصنة الذين كانوا يهاجمون السفن والمدن والسواحل الاسلامية . حيث قام عثمان بن ابي العاص ، بإعداد ثلاث حملات بحرية عبرت الخليج العربي باتجاه سواحل السند ، وقد تولى بنفسه قيادة واحدة منها اتجهت إلى ناحية (تهانة) عاصمة إحدى محافظات ولاية مهاشترا الجديدة الآن [٣]. وتقع على بعد (٢٣) ميلاً من مدينة (بومباي) الحالية ، بينما توجهت الثانية يقودها أخوه الحكم بن أبي العاص الثقفي نحو ميناء بهروج على الساحل الهندي شمال إقليم (مورت) ببلاد الهند الحالية ، أما الثالثة فقد تولى أمرها أخ ثالث اسمه المغيرة بن أبي العاص الثقفي ، ويممت شطر الديبل ؛ الذي يقع قرب ميناء كراتشي الحالي وذلك سنة ١٥ هـ/ ٦٣٦م[٤]. وما

---

(١) ابن الأثير ، الكامل في التاريخ ، المصدر السابق، ج٢ ، ص ٢٨٠ ؛ والطبري ، تاريخ الملوك ، المصدر السابق ، ج٥، ص ٢٥٩٥.

(٢) ابن خلدون، العبر ، ج١، ص٢١١.

(٣) العمري ، الفتوح الإسلامية عبر العصور، إشبيليا ، الرياض ، ص ١٧١ ؛ محمد بن القاسم الثقفي... فاتح الهند http://www.startimes.com/.

(٤) البلاذري، فتوح البلدان، ص ٤٢٠؛ بلوش، فتح السند، ص٨٣.

ان شاهد القراصنة السفن الاسلامية حتى تفرقوا او فروا الى مخابئهم على سواحل السند والهند فطاردتهم السفن الاسلامية وهاجمتهم في مواقعهم في الهند والسند . ولعل هذه هو سر عودة هذه القوات إلى قواعد انطلاقها في عمان بعد أن تمكنت من تحقيق مهمتها؛ وتأديب قراصنة الهند والسند، وملك السند ؛ الذي زود ملك الفرس بالمال والسلاح في موقعة القادسية .

وعندما نشطت تجارة البحر الاحمر بعد أن طور الخليفة عثمان بن عفان (رض) ميناء جدة وجعله الميناء الرئيسي لمدينة (مكة) ليضمن الامدادات الغذائية ويسهل أمر الحجاج الوافدين بالبحر[1] ، تصاعد نشاط القراصنة مرة أخرى فهاجموا في ايام الخليفة عثمان (رض) الموانئ والمدن المطلة على سواحل البحر الأحمر الشرقية وبحر العرب والخليج العربي وأصابوا منها أموالاً وسبياً كثيراً .

ولهذا فقد كان على الملاحين محاذرتهم لأنهم كانوا يأوون إلى الجزر والشعاب المختلفة في البحر، وقد جاءت هذه التحذيرات على لسان المسعودي والمقدسي اللذان أشارا إلى خطر وجود القراصنة في الجزر المنتشرة في عرض المحيط الهندي وإمكانية قيامهم بالإغارة على السفن[2]، واعتبر المقدسي جزيرة سقطرى (سوقطرة) من أوكارهم الرئيسية[3]، ومنها قد يبلغون في غاراتهم إلى أرجاء فسيحة من البحر، ولمواجهة هؤلاء اتخذت بعض الإجراءات الحاسمة ضدهم، مثل تزويد

---

(١) ياقوت الحموي ، شهاب الدين أبوعبدالله. معجم البلدان ، القاهرة ١٩٠٦ الجزء الخامس صفحة ٦٧.

(٢) المصدر نفسه، ج١٥٤/١ وما بعدها.

(٣) المقدسي، أحسن التقاسيم، ص١٤.

السفن التجارية بالجنود المدربين من النفاطين والمقاتلين[١] لتتمكن هذه السفن من حماية نفسها ضد خطر القراصنة..

وينسب بعض المؤرخين العرب فتح السند وبعض أجزاء من الهند الى اعتداءات القراصنة الهنود المتكررة على السفن الاسلامية في الخليج العربي و المحيط الهندي . ففي عام (٩٠هـ) استولى قراصنة السند(وكانوا من الميد)، بعلم من ملكهم (داهر) على ثماني عشر سفينة بكل ما فيها من الهدايا والبحارة والنساء المسلمات؛ اللائي عمل آباؤهم بالتجارة وماتوا في سرنديب أو سيلان[٢] ، وكان ملك سرنديب يبغي التودد إلى أمير العراق الحجاج ابن يوسف الثقفي ، الذي علم بما جرى عن طريق تاجر تمكن من الهرب من القراصنة وأخبره بما جرى . فحاول الحجاج بن يوسف الثقفي استرداد النساء والبحارة بالطرق السلمية؛ ولكن (داهر) اعتذر مبرراً، بأنه لا سلطان له على القراصنة[٣]...فغضب الحجاج وشرع بأعداد وتجهيز وإرسال الاساطيل البحرية والجيوش البرية [٤] لتأديب القراصنة الميد والقضاء عليهم ، فترتب على ذلك فتح السند[٥]، على يد القائد العربي محمد ابن القاسم الثقفي (٩٣هـ/ ٧١١م) وتحرير المحتجزين من الرجال والنساء الذين أُسروا من سفن التجار ، ومن المعارك السابقة[٦]. وتأمين الطريق التجاري البحري الذي يربط

---

(١) المصدر السابق نفسه، ص١٢.

(٢) البلاذري، فتوح البلدان ،ص.٤٢٣؛ بلوش ، فتح السند، ص١٨ ؛ ساعاتي ، انتشار الإسلام ، ص٨١ ؛ الطرازي ، الموسوعة ، ج١، صص١٦٠- ١٦١.

(٣) ساعاتي ، انتشار الإسلام ، ص٨١؛ الطرازي ، الموسوعة ، ج١، صص.١٦٠- ١٦١..

(٤) محمد، التاريخ والحضارة ، صص.٢٩ -٣٠؛ بلوش، فتح السند، صص.٩٨ -٩٩؛ الطرازي، الموسوعة، ص١، ص١٦٢.

(٥) العمران في العصر الاموي ، ص٢٣٥ ، على الرابط faculty.ksu.edu.sa.

(٦) العمري ، الفتوح الإسلامية عبر العصور، المصدر السابق ، ص ١٧١ .

الخليج العربي والبحر الأحمر بالهند والصين فنشطت التجارة مع الشرق وازدهرت العلاقات التجارية بين الدولة الأموية والهند وجزيرة سيلان ، وأضحت الموانئ الهندية الساحلية من أهم المحطات التجارية التي ترسو فيها السفن الاسلامية والتجار المسلمون في رحلاتهم الى الشرق الاقصى . وكان رد القراصنة الميد بان اغتالوا ، في عمل انتقامي ، الحكم بن عوانة الكلبي (١١٢-١٢١هـ/ ٧٣٠-٧٣٨م) والي السند اثناء خلافة هشام بن عبد الملك[١].

الصراع مع القراصنة في العصر العباسي

بعد انتقال الخلافة من الشام الى العراق وقيام الدولة العباسية شهدت منطقة الخليج العربي غياباً أمنياً واضطرابات نجمت عن الاحداث التي تزامنت مع اسقاط الدولة الاموية واستيلاء العباسيين على مقاليد الدولة وانشغالهم بنقلها الى العراق ، الامر الذي شجع القراصنة على استثمار هذا الفراغ الامني والعودة لمهاجمة سفن المسلمين التجارية المتجهة الى الشرق .

حتى أنهم توغلوا شمالاً في مياه الخليج العربي فاعتدوا على جزيرة قيس[٢] في عهد أبو جعفر المنصور فنقرأ ضمن احداث عام (١٤١هـ/ ٧٥٨م) قول ابن خياط " أن ابا جعفر ولي محمد بن ابي عيينة البحر فنزل مدينة قيس جزيرة في البحر فأتته مراكب الميذ فلم يخرج اليهم وخرج ابنه فقتل في جماعة من المسلمين ، فأخلى ابن ابي عيينة المدينة وخربها فهي خراب الى اليوم"[٣].

---

(١) خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة بن خياط ، ص ٢٣٣.

(٢) جزيرة صغيرة تقع على الساحل الشرقي من الخليج العربي ، وتعرف باسم كيش ، انظر : ياقوت ، معجم البلدان ، ج ٤، ص ٤٢٢ ؛ الحميري ، الروض المعطار ، ص ٥٠٥.

(٣) خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة بن خياط ، ص ٢٧٥.

ان ما يمكن استنتاجه من النص السابق أن القراصنة الميد كانت لهم سطوة كبيرة وشكلوا تهديداً لم يكن لولاة الدولة العباسية في منطقة الخليج العربي القدرة على مواجهته . هذه السطوة والتفوق في القوة والعدد الذي تمتع به القراصنة الميد شجعهم على مهاجمة البصرة عام(١٤٦هـ/ ٧٦٣م) ووصلوا بسفنهم الى نهر دجلة [١] . الأمر الذي يدل على قوة سفن القراصنة وكثرة عددها وتنوع مواصفاتها في السرعة والمناورة والتسليح . ويواصل ابن خياط روايته عن نشاط القراصنة الميد فيقول أنه في(١٥١هـ/ ٧٦٨م)، توغل القراصنة الميد في دجلة البصرة (ربما يقصد شط العرب) فارسل أبو جعفر المنصور جيشاً بقيادة ابو عبيدة السعدي لطردهم وتأديبهم[٢].

ثم كرر القراصنة هجومهم على البصرة بعد سنتين ، حيث يذكر ابن خياط ، أن القراصنة توغلوا في عام(١٥٣هـ/ ٧٧٠م) أكثر فاكثر في شط العرب فيقول ما نصه: " دخل الميذ نهر الامير في دجلة البصرة فقتلوا وسبوا "[٣]. ويروي ابن خياط شهادة شاهد عيان شّهد قتالهم وتخريبهم فيقول :" حدثني نضلة أنه شّهدهم يوم نهر الامير وقاتلهم وجماعة معه حتى صاروا الى بوارجهم واستنفذوا ما في ايديهم" [٤].

النصوص السابقة تدل على تمكن القراصنة الميد من التوغل في عمق المياه الداخلية

---

(١) خليفة بن خياط ،المصدر السابق نفسه ، ص ٢٧٧.

(٢) خليفة بن خياط ،المصدر السابق نفسه ، ص ٢٧٩.

(٣) خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة بن خياط ، المصدر السابق نفسه ، ص ٢٨٠

(٤) خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة بن خياط ، المصدر السابق نفسه ، ص ٢٨٠-٢٨١.

لمنطقة البصرة واستهدافهم مناطق حيوية غنية بالثروات ، بواسطة بوارجهم دون الاستعانة بقوات برية . كما تؤشر نصوص ابن خياط غياب أو ضعف القوات البحرية العباسية في منطقة البصرة لدرجة عدم قدرتها على التصدي أو المطاردة لسفن القراصنة الميد ، اثناء هجماتهم على منطقة البصرة والموانئ القريبة منها ، بل أن من تصدى لهم هم الاهالي وأصحاب الأموال التي حاول القراصنة سلبها.

لذلك كان لابد للسلطة العباسية من اعداد وتجهيز قوات بحرية قادرة على صد هجمات القراصنة الميد ودرء خطرهم ليس فقط عن الموانئ الواقعة في شط العرب بل درء تهديدهم لخطوط سير الملاحة التجارية العربية في الخليج العربي والمحيط الهندي .

وقد استمرت جهود العباسيين في اعداد وتجهيز هذه القوات البحرية في منطقة الخليج العربي حتى تبلورت في خلافة المهدي (١٥٨ - ١٦٩ هـ / ٧٧٥ - ٧٨٥ م) ، على شكل حملة بحرية كبيرة كلفت بواجب مطاردة القراصنة الميد[١] ومهاجمتهم في مناطق تواجدهم وقواعد انطلاقهم في بلاد السند، لتحجيم قدراتهم التعرضية ، وتقليل فرص وصولهم الى الموانئ والمرافئ في الخليج العربي . ففي عام (١٦٠ هـ / ٨٧٦ م) ، تحركت حملة بحرية كبيرة مؤلفة من عشرة آلاف مقاتل من العشائر والقبائل التي كانت تسكن في منطقة البصرة . من ضمنهم ألفي مقاتل بقيادة غسان بن عبد الملك كانوا مسجلين في ديوان الجند[٢]، وعلى ما يبدو انهم

---

(١) البلاذري ، فتوح البلدان ، ج ٣ ، ص ٥٤٤ -٥٥٥ .

(٢)انظر : الطبري ، المصدر السابق ، ج ٨ ص ١١٦ . ١١٧ ؛ عبد الجبار ناجي ، الدولة العربية في العصر العباسي ، مطابع التعليم العالي ، جامعة البصرة ، ١٩٨٩ ، ص ٨٨ ــ ٨٩.

من القوة البحرية للبصرة اذ يصفهم الطبري[1] ، بأنهم فرضة البصرة فضلاً عن ألف مقاتل من متطوعة البصرة بقيادة المنذر بن محمد الجارودي ، وهم من ابناء البصرة المتطوعين غير المسجلين في ديوان الجند لذا كان يقع على عاتقهم تحمل تكاليف الرحلة[2]. فضلاً عن أن الدولة اعتادت في حملة ترسلها من البصرة على ابقاء قوة لتحصينها والدفاع عنها ، وقد بلغ تعداد هؤلاء ألف وخمسمائة مقاتل من المرابطين من أهل البصرة تقع مسؤوليتهم في حماية ثغر البصرة ، وكانوا بقيادة عبد الواحد بن عبد الملك ، وكان معهم الربيع بن صبيح العقية[3] ، الذي تولى مهمة تحصين عبادان[4] .

كما ضمت الحملة البحرية سبعمائة مقاتل من اهل الشام بقيادة يزيد بن الحباب المدحجي ، واربعة آلاف مقاتل من السواريين والسيابجة[5] ، وكانت الحملة بقيادة عبد الملك بن شهاب المسمعي[6] . ويبدوا من توزيع القوات وتقسيم الواجبات وأعداد السفن والمراكب التي تم حشدها أن التخطيط والاعداد للحملة جرى بشكل دقيق ومدروس يتناسب مع حجم التهديد المتوقع من قبل قوة وامكانات القراصنة الميد . وقد استغرقت الحملة عاماً كاملاً في البحر ، حيث وصلت الى مدينة باربد في

---

(١) الطبري ، المصدر السابق ، ج ٨ ص ١١٦ ـ ١١٧.

(٢) الطبري ، المصدر السابق ، ج ٨ ص ١١٦ ـ ١١٧.

(٣) من مولى بني سعد ، توفي في البحر اثناء توجهه لغزو الهند في سنة (١٦٠ هـ / ٧٧٧ م) ، انظر : البلاذري ، فتوح ، ج ٢ ص ٤٥٣ ..

(٤) البلاذري ، فتوح البلدان ، ج ٢ ص ٤٥٣.

(٥) السيابجة : اقوام يرجع اصلهم للهند ، عملوا جنوداً لدى الفرس ، ثم استسلموا على ايدي العرب وسكنوا البصرة ، انظر : الطبري ، المصدر السابق ، ج ٣ ص ٣٠٤ ـ العلي ، التنظيمات ، ص ٧٠.

(٦) الطبري ، المصدر السابق ، ج ٨ ص ١١٦ ـ ١١٧؛ إسماعيل بن عمر بن كثير القرشي الدمشقي البداية والنهاية ، ج١٣ ، دار عالم الكتب ، بيروت ٢٠٠٣، ص٤٨٣ .

بلاد الهند في عام (١٦٠ هـ / ٧٧٧ م) ، فحاصروها ونصبوا عليها المجانيق ، ورموها بالنفط ، فأحرقوا منها طائفة ، فتحصن بعض ابنائها في معبد البد ، فاحرق المسلمون المعبد وهلك بشر كثير من أهلها ، وفتحوها عنوة بعد حصار دام يومين ، مما ادى الى استسلام أهلها وخروجهم كأسرى حرب للمسلمين(١) .

ولما أراد الاسطول الاسلامي المغادرة والعودة الى البصرة فلم يمكنهم ذلك؛ لاغتلام البحر (شدة الرياح)، فأقاموا هنالك ، فأصابهم داء فكان سبباً في وفاة ما يقارب ألف شخص من المسلمين منهم الربيع بن صبيح ، فغادروها الى البصرة ، وفي الطريق هبت رياح قوية أدت الى تحطيم وغرق عدد من سفن الاسطول ، ووصل الباقين الى البصرة (٢) ومعهم سبي كثير ، فيهم بنت ملك مدينة باربد ..

وفي عهد الخليفة العباسي هارون الرشيد ارسلت حملة بحرية اخرى مكونة من ثلاثة عشر سفينة الى سواحل عمان حيث كان القراصنة يقومون بالتعرض للسفن التجارية العربية ، ففزع القراصنة من الاسطول الاسلامي وهربوا الى المحيط الهندي(٣) .

كما ذكر البلاذري أن " عمران بن موسى بن يحيى بن خالد البرمكي _ والي ثغر السند من قبل المعتصم _ غزا الميد وقتل منهم ثلاثة آلاف وسكر(٤) سكراً" يعرف

---

(١) الطبري ، المصدر السابق ، ج ٨ ص ١٢٨. ابن الأثير، الكامل في التاريخ ، مجلد (٥) ، ص ٥٥ ؛ سيف المريخي ، القرصنة في الخليج العربي ، ص ١٧٣ .

(٢) المصدر نفسه والصفحة ؛ ابن كثير ، المصدر نفسه ، ج ١٣ ، ص٤٨٣.

(٣) خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة بن خياط ، ص ٢٩٤ وما بعدها.

(٤) وسَكِرَ النَّهْرَ يَسْكُرُه سَكْراً: سَدَّفاه. وكُلُّ شَقٍّ سُدَّ، فقد سُكِرَ، والسِّكْرُ ما سُدَّ بِهِ. والسَّكْرُ: سَدُّ الشق ومُنْفَجِرِ الماء، والسِّكْرُ: اسم ذلك السِّدادِ الذي يجعل سَدّاً للشق ونحوه. انظر ابن منظور ، لسان العرب ، المصدر السابق.

بسكر الميد ، ثم غزاهم مرة ثانية ومعه وجوه الزط[1] . فحفر من البحر نهراً اجراه بطيحتهم حتى ملح ماؤهم وشن الغارات عليهم[2] . كذلك ذكر أن محمد بن الفضل بن ماهان غزاهم في عهد المعتصم بالله، (٢١٨هـ-٢٢٧ه / ٨٣٣ – ٨٤٢م) فوصل الى ميد الهند بسبعين بارجة فقتل منهم خلقاً كثيراً وافتتح (فالي) [3] . ولقد تحدث ابن خياط عن غزوات قام بها بعض القادة في بحر البصرة (شط العرب) في عهد الواثـــــــق بالله، (٢٢٧هـ-٢٣٢ه / ٨٤٢ – ٨٤٧م) لتعقب بقايا الميذ[4].

مما سبق يتبين لنا أن العباسيين تمكنوا من بناء اسطول بحري في الخليج العربي لصد خطر القراصنة الميذ، حتى تمكنوا تدريجيا من طرد القراصنة الميد من الخليج العربي . الا أن خطرهم ظل ماثلاً في خليج عمان والمحيط الهندي فكانوا يقومون بالإغارة ببوارجهم على السواحل العمانية مستهدفين الموانئ والمدن الساحلية والسفن المبحرة منها واليها ، حتى قام غسان بن عبد الله اليحمدي الخروصي (١٩٢هـ-٢٠٧هـ) امام الاباضية في عمان، وكان ذلك في عهد هارون الرشيد ، بالخروج إلى صحار سنة (٢٠١ هـ) لتوطيد الأمور هناك وذلك ان بوارج الهند و فارس بدا منها على بحر عمان فساد كبير، فكانوا يخرجون غزاة للبحر ، ويتعرضون للسفن التجارية الاسلامية ، فأسس أسطولاً بحرياً مؤلفا من سفن صغيرة تعرف الواحدة منها بالشذى أو الشذاة[5]، صنعت خصيصاً لمطاردة القراصنة ، ولتأمين

(١) البلاذري ، فتوح البلدان ، ص ٤٨٨ - ٤٨٩.
(٢) البلاذري ،المصدر نفسه ، ص ٤٨٩.
(٣) البلاذري ، المصدر نفسه ، ص ٤٨٩.
(٤) خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة بن خياط ، ص ٣١٨ .
(٥) درويش النخيلي ، السفن الإسلامية ، ص ٧٥ وما بعدها.

البحر وحماية شطوط عمان من القراصنة الميد ، فغزا الاسطول العماني قراصنة البحر أينما حلوا وأينما ظعنوا [1] . ولما كان العمانيون أقدر من الهنود في الشؤون الملاحية لذا فقد نجحوا وتعقبوا القراصنة إلى الشواطئ الهندية والفارسية .

وفي عهد إمام الاباضية المهنا بن جيفر اليحمدي الخروصي (٢٢٥هـ/ ٨٢١م) ، ازدهرت التجارة البحرية ، الامر الذي تطلب حمايتها بأسطول بلغ ثلاثمائة مركب للعمليات الحربية وفي عهد الصلت بن مالك الخروصي (٢٣٧هـ/ ٨٥٧م) هاجم الأحباش جزيرة سقطرى[2] التي كانت تابعة للإمارة الاباضية وقتلوا الوالي الأباضي عليها فجهز الصلت بن مالك الخروصي إسطولاً بلغ تعداده أكثر من مائة سفينة ونازل الأحباش وتعقبهم في المياه الآسيوية ويقال أن الأسطول في عهد الصلت بن مالك قد بلغ ألف وثلاثمائة سفينة حربية إضافة إلى القوات البرية التي كانت ترابط في ثغور الامارة الاباضية . ولعل في هذا الرقم مبالغة ، الا أنه مؤشر على قوة ودور اسطول الاباضيين في الخليج العربي وحجم الاهتمام به وبدوره في حماية أموال التجارة والدفاع عن السواحل . وقد ظهرت قوة ودور هذا الاسطول عام ٣٣١هـ/ ٩٤٢م ، ابان ظهور وتنامي نفوذ القرامطة على أجزاء من منطقة الخليج العربي وكادت الحركة التجارية أن تتعطل، فاشتبك اسطول الامارة الاباضية مع اسطول القرامطة وتمكن من الحاق هزيمة كبيرة فيه.

---

(١) الأز كوى ، تاريخ عمان المقتبس من كتاب كشف الغمة ، تحقيق عبدالمجيد القيسي ، ط (٣) ، عمان ١٩٩٢ م، ص ٤٧ ؛ السالمي ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان ، الهند ، (د.ت) ج ١ ، ص ٨٣ ؛ انظر أيضًا : سيف المريخي ، القرصنة في الخليج العربي ، ص ١٧٤.

(٢) عمان في التاريخ، مرجع سابق ، ص ٣٢٨ و ص ٣٢٩.

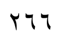
وفي عام ٣٥٥هـ/ ٩٦٥م حاول البويهيون الذين سيطروا على الخلافة العباسية في بغداد ، مد سيطرتهم ونفوذهم الى الخليج العربي وقصبة عمان على وجه الخصوص باعتبارها قوة بحرية مؤثرة في الخليج العربي في تلك الفترة فتصدى لهم اسطول الامارة الاباضية العماني في معركة برية وبحرية كبيرة مع اسطول الخلافة العباسية في الخليج العربي ، الذي كان تحت سيطرة وامرة البويهيين ، فقد فيها الاسطول العماني(الأباضي)، ثماني وتسعين سفينة . وظلت الحالة بين البويهيين والاباضيين سجالاً في البحر ، بعد اتخذ الاسطول العماني من جزيرة قيس (كيش) الواقعة في بحر عمان قاعدة انطلاق لمقارعة الاسطول البويهي ، حتى العام(٤٣١هـ/ ١٠١٩م) بانتهاء النفوذ البويهي في عمان. (١)

---

(١) سالم بن حمود بن شامس السيابي ، عمان في التاريخ، الباب الرابع، ازدهار الحضارة العمانية، فصل جهود العمانيين البحرية قبل الإسلام ،طبع بدار أميل للنشر، لندن ١٩٩٤، ص ٣٢٨ و ص ٣٢٩ .

الباب الرابع

النشاط التجاري الخليجي مع الشرق الاقصى



الفصل العاشر

النشاط التجاري الخليجي مع الهند

التجارة الخليجية مع الهند

شكل الخليج العربي بوابة واسعة للتواصل والتبادل التجاري، بين سكان الخليج العربي وسكان بلاد شبه القارة الهندية[1] . حيث تمتلئ أراضي الهند على سعتها بالخيرات من شتى الأنواع، فقد ورد عن ابن فضل الله العمري(ت ٩٤٩هـ) قوله:" أخبرنا ابن فضل الله العمري، عن مبارك بن محود الأنبائي "إن هذه المملكة متسعة غاية الاتساع، يكون طولها ثلاث سنين، وعرضها ما بين سومنات (موضع بالكجرات)، وسنرديب إلى غزنة، وطولها من العرصة المقابلة لعدن إلى الاسكندر (أي سد الصين).. متصلة المدن ذوات المنابر والأسرة والاعمال والقرى والضياع والرساتيق (القرى) والأسواق، لا يقطع بينها ولا يفصل بينها خراب"[2].

---

(١) تتكون الهند من إقليمين رئيسيين، أو كما يقول القلقشندي "إلى إقليمين عظيمين"، يتفرغ عنهما أقاليم أخرى. وهذان الإقليمان، هما "إقليم السند وما انخرط في سلكه من مكران، وطوران، والبدهة، وبلاد القفس و البلوص، وإقليم الهند، الذي يحيط من جهة الغرب بحر فارس، وتمامه حدود السند، ومن جهة الجنوب بحر الهند، ومن جهة الشرق المفازة المفاصلة بين الهند والسند،.. وأن حدّه من جهة الشمال بلاد الترك. انظر . القلقشندي (٨٢١هـ/١٤١٨) شهاب الدين أبو العباس أحمد بن علي ، صبح الأعشى في صناعة الإنشا ، تحقيق: يوسف علي طويل، ط١، دار الفكر، بيروت ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٧م ، ج٥، ص ٦٣ و ٦٧

(٢) ابن فضل الله العمري(ت ٩٤٩هـ) ، شهاب الدين احمد بن يحيى، مسالك الابصار في ممالك الامصار، تحقيق: د. أحمد عبد القادر الشاذلي، اصدار المجمع الثقافي ، أبو ظبي ٢٠٠٣ م ، ص ٤٢؛ قارن مع القلقشندي، صبح الأعشى ج٥، المصدر السابق. ص ٦٢.

وان في الهند" انهاراً ممتدة، تقارب ألف نهر كباراً وصغاراً، منها ما يضاهي النيل عظماً، ومنها ما هو دونه، وعلى ضفاف الأنهار، القرى والمدن، وبها الأشجار الكثيفة، والمروج الفسيحة، وهي بلاد معتدلة، كل أوقاتها ربيع، وتتوالى بها الأمطار"[1].

وذهب المسعودي في وصفه لاتساع تخومها، إلى القول: " وأرض الهند أرض واسعة في البر والبحر والجبال، وملكهم متصل بملك الزابج، وهي دار مملكة المهراج ملك الجزائر... والهند متصلة مما يلي الجبال بأرض خراسان والسند إلى أرض التبت، وبين هذه المماليك تباين وحروب، ولغاتهم مختلفة"[2].

و رغم توطّد هيمنة العرب على التجارة البحرية الشرقية، فقد حافظت العلاقة الهندية - العربية على طابعها التنافسي السلمي، ولم يحدث أن تجابهت قوتاهما في البحر من أجل التجارة، ولم يحدث أن شابت نشاطات العرب التجارية أي شائبة سياسية، وكان العرب يتاجرون بسفنهم التجارية الصغيرة والكبيرة بمنتهى الحرية بجميع الموانئ الهندية [3].

وفي الهند وجد التجار العرب المسلمون أنفسهم وجهاً لوجه أمام دين من أقدم الاديان، وحضارة من أقدم الحضارات في العالم هي الهندوسية، وهناك أقام الإسلام لنفسه، بالتدريج، إمبراطورية عظيمة في شبه القارة الهندية، ولم تمض بضع

---

(1) ابن فضل الله العمري، المصدر السابق نفسه السفر الثالث، ص ٦٢.

(2) المسعودي، مروج الذهب، ج١، ص١و ص ٨٢.

(3) ل. م. بانيكار، آسيا والسيطرة الغربية، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد ، وزارة الثقافة، دار المعارف. مصر ١٩٦٢، ص ٣٣..

عشرات من السنين على فتح السند حتى طفقت أفـواج مـن أهلـه تشـارك في بنـاء الثقافة العربية الإسلامية، وتبرز في ميادينها، فكان منها علمـاء في الحـديث واللغـة والادب، مثل أبي معشر نجيح السندي، المحدث وصاحب المغازي، وابـن الإعرابـي اللغوي، وابن سكيت، وأبي عطـاء السـندي المخضـرم الشـاعر[1]. وبقـي العـرب ثلاثة قرون ينشطون في هذه الناحية من الهند، تمكنوا خلالها من بسط نفوذهم علـى بلاد السند وملتان، وعلى المدن الساحلية من السند وكجـرات، واسـتقروا في هـذه الجهات استقراراً قوياً، ومن المحتمل أن بعضـهم توغـل في مـالوا و قنـوج وشـول، وأصبحت بعض المدن الساحلية مثل كمباني، وسومنات، وشـول مراكـزاً لجاليـات عربية – إسلامية صغيرة، رحب بها، وبتجارتهـا، الملـوك الهنـدوس، وسمحـوا لهـا بممارسة شعائرها الدينية.

لقد كوّن العرب على سواحل الهند، ولا سيما الغربية، والجزر المحيطـة بهـا، مستعمرات تجارية حقيقية، رعت التجارة الدولية، وكان لها دورها في نشرا لإسـلام سلمياً في تلك المناطق، وقد أشار أرنولد إلى هذه الحقيقة بقوله:" إنـه قبـل أن تظهـر قوات البرتغاليين في التجارة الهندية، كان تجار العرب سادة التجار في هـذه الجزيـرة بلا منازع... كما كانوا يوجّدون في كل ميناء ومدينة، بينما جذبت سـهولة التجـارة جماعات كبيرة جديدة جاءت من مستعمراتها في مليبار، وهنا صنع تجار العرب مـا

---

(1) السادات ، أحمد ، تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية وحضارتهم ، الجزء الأول، سلسلة ألف كتاب ١٥٨، إشراف إدارة الثقافة العامة بوزارة التربية والتعليم، بمصر مكتبة الآداب، القاهرة، (د، ت)، ص ٧٨، وقارن مع أحمد امين ، ضحى الإسلام، دار الكتاب العربي، ط١، بيروت ١٩٦٥م، ص ٢٤٢/٢٤٤.

كانوا يصنعونه في أي مكان، فتصاهروا بأهالي البلاد، ونشروا دينهم على طول الساحل[1] ، وهو ما أشار إليه المؤرخون المسلمون، إذ أكد المؤرخ الهندي (بالاكر شنابلاي Balakrishna) أن النبي محمد (صلى الله عليه وسلم) ، قد بعث برسالة إلى ملك مليبار Malabar غي عام(٦٢٨م). وأن المؤرخ ابن عرب شاه (ت١٤٧٦م)، والمؤرخ العربي فخر الدين (ت١٢٧٢م) صرحا بأن الإسلام بدأ ينتشر في سواحل الهند الغربية في زمن النبي(صلى الله عليه وسلم) [2]، وتحدثت بعض الروايات، ان أسبق الدعاة إلى الإسلام، هم جماعة من التجار العرب إلى سيلان بقيادة الشيخ شرف بن مالك، وابن أخيه مالك بن حبيب دينار، وأنهم عندما وصلوا إلى كدنغلور Kadanglour في بلاد مليبار، دعاهم الملك أو الراجا لزيارته، فوجدوا، في ذلك، فرصة سانحة، إذ شرحوا له مبادئ الإسلام، فانشرح لها قلبه، لذا فعند عودتهم من سيلان، بعد زيارتهم لآثار قدم آدم، رحل الملك معهم إلى بلاد العرب خفية، في سفينة، تاركاً مملكته، فزار النبي(صلى الله عليه وسلم)، وعند عودته مات في الطريق، فأوصى، مالك بن دينار ورفاقه، وهو على فراش الموت، أن يواصلوا السير إلى بلاده، ليساهموا في نشر الدعوة الإسلامية، على أن يخفوا حقيقة موته، وقد حمّلهم رسالة إلى نوابه يأمرهم فيها بمساعدتهم في مهمتهم، وحين وصول ابن دينار ورفاقه إلى بلاد الملك، استُقبلوا بحفاوة، وسهلّ نواب الملك له أمر نشر

---

(1) أرنولد ، توماس. تراث الإسلام (جي. أ. ج كراموز. J.H. Kramer's الجغرافية والتجارة) ترجمة جرجس فتح الله، دار الطليعة، ط٣، بيروت ١٩٧٩م ، هامش (٣) في الصفحة ٢٢٧.

(2) محمد أبو صالح. الأسرة الملكية المسلمة الأولى في الهند، مجلة ثقافة الهند، مجلد ١١، العدد الثاني في أبريل ١٩٦٠، ص ٢٠ – ٢٢.

الدعوة وبناء المساجد في أرجاء مليبار، ثم رجع إلى وطنه[1]. وكان العـرب المسـلمون قد استوطنوا السواحل الغربية، من سيمور Semour وكجيرات Guyjratta وكيمبي Cambay، واستقروا فيها، ولقد أفاض المسـعودي والرحالـة العـرب الآخـرون في وصف هذه المستوطنات بشيء من التفصيل والإسهاب[2] في القرن العاشر الميلادي.

وقد زار المسعودي بلاد سـيمور (صـيمور)،في سـنة(٣٠٤هــ)، وهـي علـى الشواطئ الغربية للهند، الممتدة بين الكجيرات وجون كنباية، وكانوا يسمون المولود من العرب المسلمين في الهند (البياسرة)[3]، "وبها يومئـذ مـن المسـلمين نحـو عشـرة آلاف قاطنين (بياسرة)، وسيرافيين وعمانيين، وبصريين، وبغـداديين، وغيرهـم مـن

---

[1] المرجع نفسه ص ٢٠ – ٢٢ ؛ وقارن أيضاً مع أرنولد الدعوة إلى الإسلام. ص ٢٢٦ – ٢٢٧.

[2] د. ب. راماكر شناروا. هيكل الثقافة الهندية مجلة ثقافة الهند، المجلد الجادي عشر، يوليو سنة ١٩٦٠، العدد الثالث. ص ١٤٠.

[3] أول من أشار إلى البياسرة من المؤرخين هو أبو الحسن المسعودي في الجزء الأول من كتابه" مروج الذهب"، لكن المسعودي لم يبين أصل كلمة بيسري أو بياسرة، واكتفى بالقول انها تطلق على من ولدوا من المسلمين بأرض الهند. ويرجح أن تكون الكلمة هندية كوجراتية وتعني الخليط، مما يقودنا إلى فرضية أن البياسرة طائفة تكونت نتيجة زيجات مختلطة ما بين المهاجرين الأوائل إلى الهند من الخليج العربي واليمن والعراق والحبشة، أو ما بين هؤلاء وشعوب الهند. ففي «لسان العرب» ورد ما معناه أن «بيسرة» قوم جاؤوا من السند، وأنهم من الذين يؤجرون أنفسهم لأصحاب المراكب أو للعمل كمرتزقة. وفي المعجم الذهبي الفارسي «بيسري» تعني «بلا رأس»، أو «بي سر» أو بلا أساس أو أصل. وجاء في موسوعة حمد السعيدان الكويتية: يطلق بيسري على الشخص الذي لا ينتمي لقبيلة أو عشيرة معينة، أو لا ينتسب أصلا للعرب ، ويقال هو شخص بيسري أي لا أصل له في الأنساب العربية، وبيسري كلمة فارسية «بي سار» أي بلا رأس. ينظر ، جريدة القبس الكويتية ، الاصيل والبيسري ،بتاريخ٢٠١٠/٣/٣١، الرابطhttp://www.alqabas.com.kw/node/662758

سائر الأمصار ممن تأهل (تزوج) وقطن في تلك البلاد، وفيهم خلق من وجوه التجار، ويتولاهم رجل عظيم من رؤسائهم تكون أحكامهم مصروفة إليه"[1]. كما وصف المسعودي الشواطئ الغربية للهند قائلاً: "فأول بلاد الساحل الهندي بعد مدينة بروص بلاد و الكنونات، يحدق فيها الجبال، وهي على شرق الكنك (الغنج)... ومدينة برقلي على مصب نهر الكنك... ومدينة دون ساحلية، وأكانتي ساحلية، وسوباره (البعض أسماها صوبور)، وساهي ساحلية، وتانة ساحلية، وتانش ساحلية بها مسجد جامع للمسلمين، ثم فرضه كبيرة للتجارة والأموال... ويلي هذه البلاد، من غربها بالساحل، بلاد بلوان، وفيها من المدن ديوه ساحلية، ومدينة قرثالة وسكبيس، ومدينة سندابور وهي القصبة (المركز)، وبها بُد (صنم) للهنود وجامع للمسلمين.. ثم يلي ذلك مدينة منبار، (مليبار) وتسمى بلاد الفلفل، وفيها من المدن الأمهات، فاكنور ساحلية كبيرة أهلها هنود وعجم وعرب مسلمون"[2].

أهم موانئ الهند

ولقد اختلفت علاقات التجار العرب مع الجهات المختلفة للهند وأقاليمها، فبينما كانوا حاكمين في السند، كانت الأسرة الحاكمة (جورجاوابرتهارا) في قنوج[3]، وأسرة (راشتركوتا) في الدكن يحميان التجار العرب الذين أقاموا في

---

(1) المسعودي، مروج الذهب، ج١، ص ٢١١.

(2) الدمشقي (ت٧٢٧هـ/ ١٣٢٧م) ، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أبي طالب الأنصاري (شيخ الربوة)، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، طبع في مدينة بطرسبورغ المحروسة، مطبعة الأكاديمية الإمبراطورية ١٢٨١هـ/١٨٦٥م ، ص ١٧٢ - ١٧٣.

(3) مدينة كبيرة و هي مقر راي قنوج، و هو ملك عظيم يطيعه أغلب ملوك الهند، المسعودي، مروج الذهب، ج١ ، ص١٨٨.

مناطقهم، وتعاملوا معهم بترحاب، واتبعوا سياسة ودّية تجاه العرب تجاراً، ومقيمين، في وقت كانوا على تنافر مع الأمراء الآخرين في شمال الهند، مثل (بالا) في البنغال، وشهدت تلك الفترة تطاحن سياسي بين الأسر الحاكمة الثلاثة القوية في شمال الهند ووسطها، وكان العرب متنبهين لهذه العلاقات الشائكة[١]، وبمقدار ما كانوا فيه يعرفون كثرة المدن الهندية، وكثرة ملوكها، تعاملوا مع الهند كبلد عريق بالحضارة [٢] .

و كانت موانئ الهند موزعة على واجهتين من سواحلها، فهناك موانئ على غرب المحيط الهندي مثل: ممباي وكجرات، بالإضافة إلى موانئ ساحل المليبار، وأخرى تواجه شرق المحيط الهندي كموانئ ساحل كروماندل(الساحل الشرقي) ، ويعتبر ميناء كجرات من أشهر موانئ الهند، وكان قبالة خليج عُمان والساحل العربي، وهو ما سهّل تنمية العلاقات التجارية بين الجانبين ، العربي والهندي. وكان العرب والفرس يزاولون تجارة التوابل والعاج والأحجار الكريمة وغيرها، بين الهند وأوروبا، وقد أدى ذلك إلى تزايد النفوذ الإسلامي على الساحل الغربي من بلاد الهند الجنوبية، ويبدو أن علاقات ودّية وطيدة نشأت بين هؤلاء التجار المسلمين والحكام الهنود[٣].

أما أهم مرافئ ماليبار في نهاية الساحل الغربي، التي قصدتها وابحرت اليها السفن العربية فكانت مدينة (كولم)، والتي كان ينتقل إليها البحارة والتجار العرب الذاهبين إلى الصين مباشرة من عُمان، وأطلق عليها الرحالة العرب اسم كولام، او

---

(١) د. احمد مقبول، العلاقة التجارية بين الهند والعرب. من القرن العاشر قبل الميلاد إلى العصر الحديث، مجلد ثقافة الهند. مجلد ١١.

(٢) القلقشندي، صبح الأعشى، ج٥ ، المصدر السابق، ص ٧٧.

(٣) القلقشندي، صبح الأعشى ، المصدر نفسه، ص ٢٢٤ -٢٢٥.

كولم Colm، أو (كولم ملي) وهي في ترافكور الآن، و كولام من موانئ المليبار المهمة[1] ايضاً بل هي أحسن بلاد ذلك الساحل واسواقها حسان وتجارها يعرفون بالصوليين ، وبها جماعة كبيرة من التجار المسلمين[2]. وقدّر السيرافي المسافة بينها وبين مسقط "بشهر على اعتدال الريح" وكانت، لخطورة موقعها التجاري الكبير، موضعاً للسلاح، كالمرقب الحربي للدفاع عنها، ولحماية تجارتها الدولية، أو كما قال السيرافي "وفي كولم ملي، تجيء السفن الصينية، وبها ماء عذب من آبار فيؤخذ من السفن الصينية ألفا درهم، ومن غيرها من السفن ما بين عشرة دنانير إلى عشرين ديناراً"[3]. وذكرها الدمشقي على أنها (أخر بلاد الفلفل)[4]. يقصد بلاد المليبار، وهي عند ابن الفقيه (أحسن بلاد المليبار، أسواقاً)[5] وأضاف القلقشندي، إلى ذلك، أنها كثيرة البساتين، وبها شجر البقم، الذي يشبه شجر الرمان، وفيها حارة للمسلمين، وبها جامع[6]. ونقل القزويني عن أبي دلف مشعر بن مهلهل، الذي زارها في القرن العاشر الميلادي في رحلته إلى الصين، أنها" مدينة عظيمة بأرض الهند". ولعل علاقتهما التجارية الحميمية مع الصين جعل "أهلها يختارون ملكاً من الصين، إذا مات ملكهم"، وأبدى أبو دلف إعجابه بطراز مساكنها قائلاً "عماراتهم عجيبة، وأساطين بيوتهم من خرز أصلاب السمك"، أما طعامهم، فإنهم " لا يأكلون

---

(1) شوقي عبد القوي عثمان ، المصدر السابق ، ص ١٨٩.

(2) ابن بطوطة ، رحلة ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ١١٨.

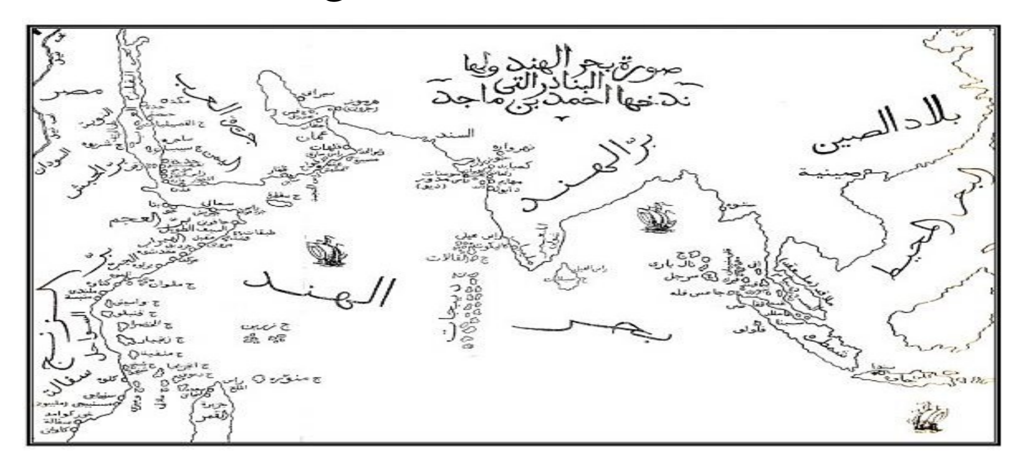
(3) السيرافي، المصدر السابق ، ص ٢٦.

(4) الدمشقي، نخبة الدهر، المصدر السابق ، ص ١٧٣.

(5) ابن الفقيه ، البلدان ، المصدر السابق ، ص ١١.

(6) القلقشندي، صبح الاعشى ، ج٥ ، المصدر السابق، ص ٧٥.

السمك، ولا يذبحون الحيوان، ويأكلون الميتة" ويصنعون الخزف إذ يعملون " غضائر تباع في بلادنا على أنه صيني...لأن طين الصين أصلب من طين كولم، وأصبر على النار، وغضائر كولم لونها أدكن، وغضائر الصين أبيض"[١]. كما لاحظ القزويني تنوع نباتاتها، إذ رأى فيها: منابت الساج المفرط الطول، وبها البقم، والخيزران، والقنا بها كثيرة جداً، وبها الراوند وهو قرع ينبت هناك، وأيضاً ورقة الساذج الهندي العزيز الوجود لأجل أدوية العين. كما فيها أصناف العود والكافور واللبان، والعود يُجلب إليها من جزائر خلف خط الاستواء. وبها معدن الكبريت الأصفر، ومعدن النحاس ينعقد دخانه توتياء جيداً[٢]. لذلك كان التجار العرب يجلبون منها بصورة رئيسة الأعشاب الطبية والعقاقير والخيزران والسلع المختلفة الاخرى [٣].



الشكل رقم(١٠)

موانئ الهند

---

(١) القزويني ، آثار البلاد وأخبار العباد، المصدر السابق، ص ١٠٦ – ١٠٧.

(٢) القزويني ، آثار البلاد وأخبار العباد، المصدر السابق نفسه. ص ١٠٧.

(٣) نعيم زكي فهمي ، المصدر السابق ، ص ١٧٣.

لقد كانت موانئ ساحل المليبار مركز الإنتاج الرئيسي للتوابل في الهند، و تلتقي عليه تجارة المحيط الهندي[1]، وكان ميناء (ديو) من الموانئ التي تعاظمت معها التجارة العربية وميناء (ديو)، أحد المراكز الدينية والمخرج للعديد من المراكز التجارية الهندية ، ومنها كمباي: (أو كنباية) وكلاهما في ولاية كوجرات وهي ميناء على الساحل، وله خور مالح تدخله السفن"[2] الذي على مدخله يقع ميناء ديو أو غيو الشهير، وهي تعرف حالياً باسم كمباي شمال بومبي الحالية، وقد زارها المسعودي وابن بطوطة وأبو دلف، وهي مشهورة. وبها جاليات عربية كبيرة ويعمل اهلها في التجارة خصوصاً تجارة التوابل التي يعمل فيها وحدها أكثر من خمسة الآف تاجر ، ويصلها أكثر من ٢٤٠٠ تاجر سنوياً[3]، و كنباية كما يقول ابن سعيد المغربي" فيها مسلمون، ولهم فيها مساجد، وهي معروفة بنسيجها المتقن، حتى أنه ينسب إليها "القماش الكنبابي"[4]. وهي "حسنة الشكل" ومحطة مهمة للسفن التجارية، "بها الإقلاع والحط، وبها حمل بضائع وتجارات، من كل الآفاق، ويخرج منها إلى كل الجهات"[5]. وحينما وصلها ابن بطوطة وهو في طريقه إلى الصين، كانت ما تزال تعج بالنشاط التجاري

([1]) الدمشقي، نخبة الدهر، المصدر السابق، ص ١٧٢ - ١٧٣.

([2]) ابن سعيد المغربي(ت ٦٨٥ هـ/ ١٢٨٦م) نور الدين أبو الحسن علي بن موسى العنسي ، كتاب الجغرافية، تحقيق إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر، بيروت ١٩٧٠م ، الاقليم الثاني الجزء السابع ، ص٩٠ - ١٢٠.

([3]) نعيم زكي فهمي ، المصدر السابق ، ص ١٧١.

([4]) النويري (ت ٧٣٣هـ)، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب بن محمد النويري ، نهاية الأرب في فنون الأدب، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة، (د ت). ص ٢٣٧.

([5]) الإدريسي، نزهة المشتاق ، المصدر السابق ، ص ١٨١.

كمحطة للسفن، وبدت له من "أحسن المدن في إتقان البناء وعمارة المساجد، وسبب ذلك أن أكثر سكانها التجار الغرباء، فهم أبداً يبنون بها الديار الحسنة والمساجد العجيبة"[1].

والى كمباي (كنباية) كان يجلب تجار التوابل خصوصاً من مصر وغرب أوربا الذهب والفضة وخواتم الزبرجد والسيوف والأصواف الايطالية والفراء والخيول العربية الأصيلة والزجاج والكريستال وماء الورد والخمور والعقاقير[2]. ليعودوا منها حاملين مختلف البضائع التي ترد من الصين والهند من التوابل والأحجار الكريمة والحرير والكشمير والعقيق والافيون والصبغات والمسك[3].

وكانت (قالقوط) أو كاليكوت،(حالياً تسمى كلكتا) على ساحل المليبار، من أهم موانئ الهند، وكان بها جالية إسلامية كبيرة، وعندما وصلها ابن بطوطة كان أمير التجار بها عربي من البحرين، اسمه (ابراهيم شاه بندر)، "يجتمع إليه التجار، ويأكلون في سماطه، وقاضيها فخر الدين المغني عثمان "وبها أيضاً أهم التجار البحارة (الناخوذة مثقال)، صاحب أموال طائلة ومراكب كثيرة، وذلك لاتساع تجارته بالهند والصين واليمن وفارس، وعندما نزلها ابن بطوطة ، كان بمرساها ثلاثة عشر مركباً من الصين، وهو ما يدل على عمق صلاتها التجارية بالعالم، فكان "مرساها من أعظم مراسي الدنيا[4] .

---

(1) ابن بطوطة رحلة ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ص ٤٢٦.

(2) سليمان الندوي ، العلاقات التجارية بين العرب والهند ، مجلة ثقافة الهند ، حيدر آباد ، مجلد الأول ، يونيو ، عدد٢ ، ١٩٥٠ ، ص ١٢٦.

(3) نعيم زكي فهمي ، المصدر السابق ، ص ١٧١.

(4) ابن بطوطة ، رحلة ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ص ٤٣٧ -٤٣٩.

كما قصد التجار العرب بسفنهم مدينة القسُّ وهي من المدن الساحلية التي تقع في الشمال الغربي لساحل المليبار، في ولاية كجرات، وهي مشهورة بصناعة أنواع (الثياب والمآزر الملونة) التي تصدّرها إلى شتى البلدان، "وهي أفخر من كل ما يجلب من الهند من هذا الصنف". كما يجلب منها "النيل الذي يُصبغ به، وهو أيضاً أفضل أنواعه"[1] .

والى جانب البضائع المستوردة كان الفلفل يوزع بوفرة واسعة كونه احد السلع التي يشتد عليها الطلب في بلدان أوربا الشمالية وهي البضاعة الرئيسة التي تشحن الى الخليج العربي والبحر الأحمر [2]. وعلى العموم فان موانئ المليبار بأجمعها قد احتفظت بمكانة مرموقة في الميدان التجاري ، وكان التجار العرب يترددون عليها باستمرار .

السلع الهندية التجارية

لقد ساهمت وفرة السلع المطلوبة من الجانب العربي على ازدهار التجارة، ومما يمكن استنباطه من النصوص التاريخية أن التجار العرب لم يكتفوا في استيراد السلع من الهند لبلادهم فحسب، بل صدروا قسماً منها إلى أفريقيا وأوربا، اللتين استورد العرب منهما، بضائع بالمقابل، وكانت الهند تفيض أراضيها بسلع مطلوبة من أسواق العالم القديم، مثل التوابل، والحديد الذي كانت تصنع منه السيوف المطلوبة في الأسواق

([1]) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مجلد، ج١، ص ٣٤٦.

([2]) ابو ظفر الندوي ، العلاقات التجارية بين الهند والعرب ، مجلة ثقافة الهند ،حيدر آباد، مجلد الحادي عشر، عدد ٣، ١٩٦٠ ، ص ١١٨.

العربية، وبعض المنسوجات القطنية، وهناك المنتجات الزراعية كالزنجبيل وال٧فلفل والنيلج، كما شاعت دباغة جلود الماعز والجاموس، والثيران البرية، واشتهرت الهند أيضاً بصناعة أغطية الفراش المخاطة بخيوط الذهب والفضة، وصناعة النمارق (الشلت) المحلّى بأسلاك الذهب، وتحمل السفن العربية إلى الهند، الخيول والتيل وبعض أنواع القطن[١]، وأيضاً الزبرجد في علب جميلة، والمرجان، والبخور، ويأتون من بيزنطة بالأقمشة الحريرية، والسمور والفراء، ويجلبون من فارس الورد والتمور من البصرة[٢] ويصدّرون أيضاً للهند لبان ذكر، والعاج، والذهب والماس وغيرها من السلع الكمالية، ويذهب بعض الباحثين، إلى أن الميزان التجاري كان يميل نسبياً لصالح الهند[٣]. ولقد أشار روسينيه الى دور العرب في تجارة الشرق الأقصى، بالإشارة إلى أن محاصيل الشرق الأقصى ترد إلى كاليكوت والمرافئ المجاورة لها، ويأتيها فلفل مقاطعة الملابار، والمحاصيل الهندية الأخرى كالقرفة، والحجارة الكريمة من سيلان، والتيلة من كوجرات، والمنسوجات القطنية والجوت من البنغال وكوجرات، بالإضافة إلى الأفيون والعقاقير، ثم يتم العبور بهذه البضائع في البحر الأحمر، والخليج العربي، وعبر الأراضي العربية: الشام، ومصر إلى أوروبا بعد إبحارها في المتوسط، مقابل الذهب والفضة وخيل العجم، وجياد الجزيرة العربية، والحرير الخام واللآلئ من فارس، والبن والعطور من البلاد العربية، والنحاس والقصدير

---

(١) مقبول أحمد، العلاقات التجارية بين الهند والعرب، مجلة ثقافة الهند. المجلد الحادي عشر. العدد الثالث. يوليو /١٩٦٠، ص ١١٢ - ١١٥..

(٢) العلامة سليمان الندوي، العلاقات التجارية بين العرب والهند، مجلة ثقافة الهند، مجلد أول، العدد الثاني، يونيو ١٩٥٠، يصدرها مجلس الهند للروابط الثقافية، ص ١٢٦.

(٣) د. مقبول أحمد، المصدر السابق، ص ١١٥.

والزنك والرصاص والزئبق والمخمل والديباج من أوروبا، حيث تصل الشرق الأقصى عن طريق البلاد العربية، والعاج والعنبر والمرجان والعبيد من أفريقيا لسد حاجات الجيوش والبلاطات الملكية[1]. أما في شرق الهند ، فبعد حملة محمد بن القاسم الثقفي ، استوطن الكثير من العرب الفاتحين هناك، وبنوا مدناً حديثة، كمراكز للإدارة والجند، وأيضاً كمراكز للتأثير الديني الثقافي، وكان من أهم هذه المدن (المنصورة)، وعندما زارها المسعودي في القرن العاشر الميلادي، كان للعرب وجود كثيف فيها، ولهذا ذكر قائلا" "وكان، الملك عليها أبو المنذر عمر بن عبد الله، ورأيت بها وزيره رباحاً، وابنيه محمداً وعلياً، ورأيت بها رجلاً سيداً من العرب، وملكاً من ملوكهم، وهو المعروف بحمزة، وبها خلق من ولد علي بن أبي طالب، ثم من ولد عمر بن علي، وولد محمد بن علي". ويستأنف المسعودي الشرح "وأن ملوك المنصورة في وقتنا هذا من ولد هبار بن الأسود، ويُعرفون ببني عمر بن عبد العزيز القرشي"[2]. وأرجع المسعودي تسميتها بالمنصورة، انتساباً إلى منصور بن جمهور، عامل بني أمية، بينما ذهب البعض إلى أنها سُمّيت بهذا الاسم، نسبة إلى منصور بن جمهور الكلبي، لأنه هو من بناها[3]. وذهب القلقشندي استناداً على المهلي إلى أنها "سُمّيت المنصورة لأن عمر بن حفص بناها في أيام جعفر المنصور"[4]. وذكر ياقوت أنها عاصمة لإقليم السند، "وأهلها مسلمون... والخطبة فيها للخليفة

---

(1) روسلان موسينه، تاريخ الحضارات العام، المجلد الرابع، بإشراف موريس كروزيه، ترجمة، أسعد داغر، وفريد م، داغر، منشورات عويدات، بيروت ١٩٦٦، ص ٦٠٠ - ٦٠١.

(2) المسعودي، مروج الذهب، ج١، ص ١٦٨.

(3) ياقوت الحموي، معجم البلدان، مجلد ٥، ج١٨، دار صادر، بيروت ١٩٥٧، ص ٢١١.

(4) القلقشندي، صبح الاعشى ، ج٥، ص ٦٣.

من بني العباس"[1]. وردّد ياقوت بذلك قول ابن حوقل. ومن المدن الساحلية المهمة في اقليم السند، كانت مدينة (الديبل)، وهي في موقع كراتشي الحالية، على البحر الهندي، على شرقي نهر مهران، قدّم ابن حوقل صورة مركبة عنها بقوله: "والديبل من شرقي نهر مهران على البحر، وهي متجر عظيم وتجارتها في وجوه كثيرة، وهي فرضة هذه البلاد وغيرها، وزرعهم الباخس، وليس لهم كثير شجر، ولا نخيل، وهو بلد قشف، وإنما مقامهم للتجارة"[2]. فالغالب على الديبل هو وظيفتها التجارية مع العالم الخارجي، وهو ما عبر عنه المقدسي بقوله :إن" أهلها كلهم تجار، كلامهم سندي وعربي، وهي فرضة الكورة، كثيرة الدخل"[3]. فكثرة وجود التجار العرب جعل للسان العربي مكانته كلغة محكية، في المدينة إلى جانب اللسان المحلي . ووصفها الإدريسي بصورة إجمالية، متحدثاً عن ثروتها، وعمارتها، و تجارتها الدولية، "فالديبل كثيرة الناس، جدبة الأرض، قليلة الخصب، ليس بها شجرة ولا نخل، جبالها جرد، وسهولها قشفة عديمة النبات، وأكثر بنيانها بالطين والخشب، وتجارة أهلها من وجوه شتى وأساليب متفرقة... وأن مراكب العُمانيين تقصدها بأمتعتها وبضائعها وقد ترد عليها مراكب الصين والهند بالثياب والامتعة الصينية، والأفاوية العطرية الهندية"[4]. وقد اهتم التجار العرب بشراء وجلب الماس ، ولأجل ذلك قصدوا في شرق الهند مدينة كشمير، أو "قشمير"، فهي، كما يقول القزويني، ناحية بأرض الهند متاخمة لقوم من الترك [5].

([1]) ياقوت الحموي معجم البلدان ، المصدر السابق، ص ٢١١ ؛ قارن مع ابن حوقل. صورة الأرض ، ص ٢٧٧.
([2]) ابن حوقل، المصدر نفسه، ص ٢٧٩.
([3]) المقدسي، احسن التقاسيم ، المصدر السابق ، ص ٤٧٩.
([4]) الإدريسي، نزهة المشتاق ، ص ١٦٧.
([5]) القزويني، آثار البلاد، المصدر السابق ، ص ١٠٤.

وروى بزرك في القرن العاشر، عن حسن بن عمرو، أنه رأى جماعة من قشمير الأسفل في المنصورة، التي تبعد عنها سبعين يوماً في البر، يستعملون نهر مهران للعبور إلى المنصورة[1]. فسمع منهم أن الأرماس (الألماس) الجيد النادر يجلب من نواحيها، لا يستطيع الحصول عليه إلاّ المغامرون، لأنه يوجد في واد مليء بالأفاعي[2].

وعلى امتداد الساحل الشرقي للهند وصلت السفن العربية الى خليج البنغال حيث يقع ساحل كروماندل، ميناء أطلق عليه العرب اسم (المعبر)، وكان مركزاً رئيسياً للتجارة مع بلاد الشرق الأقصى وهو الآن عاصمة منطقة شولي، وقصدته سفن العرب، وإن لم تكن بالكثرة التي عرفها الساحل الغربي، و قد اشتهر بدقة صناعاته للمنسوجات القطنية، ذكره القلقشندي، مستعيناً بأبي الفداء، وابن سعيد المغربي، بقوله: "إنه في شرق بلاد الكولم بثلاثة أو أربعة أيام، وهو مشهور على الألسن، ومنه يجلب اللانس... وفي شماله جبال متصلة ببلاد بلهرا ملك ملوك الهند"[3].

---

(1) بزرك ابن شهريار، كتاب عجائب الهند ، المصدر السابق ، ص ١٠٣ - ١٠٤.

(2) المصدر السابق ، نفسه ، ص ١٢٥.

(3)القلقشندي من صبح الأعشى. ج٥. ص ٥٧.

الفصل الحادي عشر

النشاط التجاري الخليجي مع الصين

المسالك الملاحية الى الصين

كانت مراكب تجار الخليج العربي ، تذهب ، إلى بحار الصين، كما كانت مراكب الصين تختلف إلى عمان وسيراف والأبله والبصرة[1] . وكانت سيراف هي الفرضة لبضائع الصين، بل كانت بضائع اليمن المرسلة إلى الصين تُحمل على مراكب إلى سيراف. وكان الملاحين العرب في الخليج العربي على دراية واسعة بخطوط التجارة البحرية مع الصين، ودوّنوا ذلك في مؤلفاتهم، وتناولوا هذه التجارة من جميع جوانبها، وسجل بعضهم وصول السفن الصينية إلى مرافئهم العربية حتى القرن التاسع الميلادي، وهو ما نجده عند أبو زيد الحسن السيرافي ، و كذلك ، نجده عند أبو بكر، أحمد بن محمّد بن إسحاق بن إبراهيم الهمذاني المتوفي سنة(٢٩٠هـ/ ٩٠٢م) ، الشهير بابن الفقيه ، الذي قال "أن أكثر السفن الصينية تحمل من سيراف، وان المتاع يحمل من البصرة وعمان، وغيرها إلى سيراف، فيعبأ في السفن الصينية بسيراف، وذلك لكثرة الأمواج في هذا البحر، وقلة الماء في مواضع معينة"[2]. وهذا النص لا يشير الى النشاط التجاري مع الصين فقط بل يشير ايضاً الى النشاط التجاري البيني داخل الخليج العربي فيما بين موانئ الخليج بهدف تداول السلع مع التجار الصينيين

---

(1) آدم ميتز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع هجري ، ج٢، المصدر السابق، ص ٣٢٥.

(2)السيرافي ،رحلة السيرافي ، المصدر السابق ، ص ٢٤ ؛ وابن الفقيه، البلدان، المصدر السابق، ص ١١.

الوافدين على متن سفنهم الى موانئ الخليج أو لتصديرها الى الصين على متن السفن والمراكب العربية الخليجية .

وأشار المقدسي البشاري، إلى أن سيراف "كانت حينئذ دهليز الصين"[1]. كما نبه الإدريسي، وغيره، إلى أهمية عدن في هذه التجارة، وإلى السلع المستوردة من الصين، فيقول: "ومدينة عدن صغيرة، وإنما شهد ذكرها لأنها مرسى البحرين، ومنها تسافر مراكب السند والهند والصين، وإليها يجلب متاع الصين مثل: الحديد والفرند(السيوف)، والكيمخت (أي الحرير المشجر) والمسك[2]، والعود، والسروج، والغضار، والفلفل والدار فلفل، والنارجيل، والهرنوة، والقاقلة، والدار صيني، والخولجان، والبسباسة، والإهليلجيات، والأبنوس، والذبل، والكافور، والجوزبوا، والقرنفل، والكبابة المتخذة من الحشيش، والثياب العظيمة المخملة، وأنياب الفيلة، والرصاص القلعي، وغيرها من القنا، والخيزران، وأكثر السلع التي تبحر بها إلى سائر البلاد"[3]. ان تنوع السلع ، والكميات المستوردة منها واختلاف مناشئها، يدل بوضوح على ازدهار الموانئ والمدن الساحلية الخليجية وثرائها . كما يدل ايضاً على أن الموانئ الخليجية كانت تعتبر مراكز اعادة تصدير الى أوربا والساحل الافريقي الشرقي .

([1]) المقدسي البشاري، أحسن التقاسيم، المصدر السابق، ص ٤٢٦.

([2]) ابن خرداذبة (ت٣٠٠هـ/ ٩١٢م) أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله ، المسالك والممالك ، طبعة دي غوية ،بريل ١٨٨٩م ، ص ١٥٣.

([3]) الإدريسي ، نزهة المشتاق ، المصدر السابق، ص ٥٤.

البحار السبعة

البحور السبعة أو البحار السبعة[1] وكما يستخدم التعبير قديما (الأبحار في البحور السبعة) مصطلح يشير إما إلى مجموعة بحار سبعة أو إلى مساحة كبيرة من المياه عموما. كانت عبارة "البحار السبعة" لها عدة استخدامات لغوية خلال فترات زمنية مختلفة.

وقد تطرق اليعقوبي في تاريخه، إلى الطريق البحري التجاري الذي تعبره السفن الذاهبة والآيبة ما بين الموانئ العربية والصينية، فذكر أن الصين بلاداً واسعة، إذا أراد أحد السفر إلى الصين بحراً، يجب عليه أن يجاوز سبعة أبحر، يختلف كل واحد منها، في اللون والريح والأمواج، وغيرها من المخلوقات البحرية، وأول هذه البحار بحر فارس "يبحر فيه التاجر من سيراف وينتهي برأس الجمجمة، والثاني يقال له بحر لا روي، والثالث الهركند، حيث توجد جزائر سرنديب، والرابع بحر كلاه بار، الذي فيه أشجار الكافور، والخامس بحر شلاهط الذي فيه العجائب، والسادس كندرج، والسابع صنخي، ويقال له أيضاً كنجلي (وبحر صنخي حسب الجغرافية الصينية هو بحر تشان هاي الذي يلتقي ببحر آخر يقال له كنجلي) [2]، ويقول اليعقوبي عن بحر صنخي أنه "بحر الصين، وإنما يسار فيه بريح الجنوب حتى يصيروا إلى بحر عذب عليها

---

(1) ظهر المصطلح "البحور السبعة" في أوائل عام ٢٣٠٠ قبل الميلاد في شعر الكاهنة أنخيدوانا السومرية لإلهها قالب: أنانا: ينظر

Meador Betty De Shong, translator and editor (2001). Inanna, Lady of Largest Heart: Poems of the Sumerian High. University of Texas. ISBN 0-292-75242-3.

(2) اليعقوبي ، تاريخ اليعقوبي ، المصدر السابق ، ج١، ص ٢٠٧ – ٢٠٨.

المسالح والعمران، حتى ينتهوا إلى مدينة خانقو"[1]. ان هذا الوعي لطول المسالك البحرية التي كانت على السفن العربية قطعها وما بها من تنوع واختلاف في الظروف المناخية وطبيعة الاخطار الملاحية التي يمكن ان تتعرض لها تلك السفن ، كل ذلك مؤشر واضح على أن تصاميم ونوعية السفن التجارية من حيث الحجم وقوة التحمل ، لابد أن تتناسب مع طول الرحلة وطبيعة الاخطار التي تكتنفها والارباح المادية المتوقعة من ورائها .

وكان العرب ينظرون إلى الصين كموطن للبضائع الكمالية الدقيقة الصنع، وقد علّق الثعالبي من نيسابور في القرن الحادي عشر ميلادي على ذلك بقوله: "إن العرب كانوا يسمون كل إناء دقيق أو غريب الصنع، وما شابه ذلك، بغض النظر عن مصدره الحقيقي: (الصيني)، لان الأشياء الدقيقة الصنع من اختصاص الصين" ويتابع في ذكر خزفهم الدقيق والشفاف وحريرهم المنوع الألوان، وأقمشتهم المطرزة بخيوط الذهب - ومعاطفهم المحمية من المطر، بواسطة الشمع، ومناديل المائدة المصنوعة من الحرير الصخري ومراياهم المصنوعة من الفولاذ وكانت هذه المنتجات تصل العرب بواسطة الطريق البحري[2]. وكان الصينيون يستوردون من السفن العربية الكافور، والعاج، وقضبان النحاس، والديبل (قشر السلاحف)، وقرن الكركدن، الذي كان الصينيون يصنعون منه المناطق[3] .

([1]) المصدر السابق نفسه ، ج١، ص ٢٠٨.

([2]) نقلاً عن، س. أي. بوسوروث، آسيا الوسطى، تراث الإسلام، ق١، المصدر السابق ، ص ١٨٦.

([3]) المصدر السابق نفسه، ص ٣٢٥.

علاقة التجار العرب با لمجتمع الصيني

احتلت خانفوه (أي كانتون) مركزاً ممتازاً في تجارة المسلمين مع الصين واستقرت لهم جالية كبيرة فيها، ومن هذا المركز اتصل التجار المسلمون بسائر بلاد الصين، فوصلوا إلى هانغ شو في الشمال التي دعوها (قانصوه)، واتصلوا بعاصمة مملكة التانغ الحاكمة في الصين (هسي – آن – فو) التي سمّاها العرب (خمدان)، كما استقروا في شبه الجزيرة الصينية، التي سمّوها ببلاد (السيلة)، أي كوريا أو اليابان، واستمروا على ازدهار أحوالهم، ودخولهم إلى المجتمعات الصينية إلى أن حدثت اضطرابات وتمرد داخلي وقعت في الفترة من(٢٦٤هـ – ٨٧٨م / ٢٦٦هـ – ٨٧٩م)، حيث هاجم العصاة أو المتمردون مدينة خانفوه ، انطلاقاً من خمدان[1] ، بقيادة شخص يدعى (هوانغ تشو) أو كان اسمه (بانشو) كما أشار الى ذلك المسعودي والسيرافي في عام (٢٦٤هـ – ٨٧٨م) ، فكتب المسعودي: أن الأمور في الصين لم تزل "مستقيمة في العدل حسب ما جرى به الأمر فيما سلف من ملوكهم إلى سنة أربع وستين ومائتين، فإنه حدث في الملك أمر زال به النظام، وانقضت به الأحكام والشرائع... وهو أن نابغاً نبغ فيهم من غير بيت الملك كان في بعض مدائن الصين يقال له بانشو، وكان شريراً يطلب الفتنة، ويجتمع إليه أهل الدعارة والشر" ومع الأيام، اشتد أمره، ونما ذكره، وقويت شوكته وشن الغارات على العمائر حتى نزل مدينة خانفو، وهي مدينة عظيمة على نهر عظيم، تدخل هذا النهر "سفن التجار الواردة من بلاد البصرة، وسيراف وعمان ومدن الهند، وجزائر الزابج (ويعني بها العرب جاوة أو بورنيو) [2] ،

---

(1) العظمة، عزيز: العرب والبرابرة ، المسلمون والحضارات الأخرى، رياض الريس، لندن ١٩٩١ ص ١٩.

(2) أمين واصف بك ، الفهرست، المصدر السابق ، ص٢١٠.

والصنف(فيتنام)، وغيرها من الممالك، بالأمتعة" وفي هذه المدينة "خلائق من النـاس مسـلمون ونصارى ويهود ومجوس، وغير ذلك من أهل الصين" فقصدها هذا العدو وحاصرها، وأتـت جيوش الملك فهزمها، وافتتح مدينة خانفو عنوة، "فقتـل مـن أهلـها خلقـاً لا يحصـون كثـرة، وأحصى من المسلمين والنصارى واليهود والمجوس ممن قتل وغرق خوف السيف فكان مائتي ألف"[1]. هذ الإنقلاب الكبير ادى الى تغيير في السياسة الصينية، و في اضطراب الحكم، وذلك لاغتصاب الحكم من قبل هذا المتمرد بانشو أو هوانغ تشو.

ويشير ميتز إلى أن هذا الرجل، قد قضى على أسرة تـنج الملكيـة، وأفسـد أمـور الصين، وفتح خانفوه، التي كانت ملتقى السفن التجارية الإسلامية، وقتـل مـن أهلـها مائتي ألف من المسلمين ومن غيرهم، وباضمحلال هـذه الأسـرة فسـد كـل شـيء في جنوب الصين، واختفت معالم التجارة البحرية هناك[2]، وباضمحلال أمر هذه الأسرة فسد كل شيء في جنوب الصين واختفت معالم التجارة البحرية من هناك"[3]، فلجـأ معظم التجار إلى شبه جزيرة الملايو"[4].

وذهب باحثون آخرون إلى أن انتكاسة التجارة العربية المباشرة، مع السواحل الصينية، قد أتت على أثر الثورة التي قامت بها الجالية الإسلامية في كانتون عام ٧٥٨م، على السلطات الصينية[5]. الا أن هذا الاحتمال لا يتطابق مع حجم الجالية الاسلامية وطبيعة مصالحها التجارية مع الصين ، والتي كانت تتطلب الحفاظ على

---

(1) العظمة، عزيز: العرب والبرابرة ، المرجع السابق نفسه، ص ١٣٨؛ السيرافي ، المصدر السابق ، ص ٥٤ ؛ والنويري، نهاية الارب، ج١٤ ، المصدر السابق ، ص ٣٣١.

(2) آدم ميتز، الحضارة الإسلامية ، المرجع السابق ، ج٢ ، ص ٣٢٥.

(3) آدم ميتز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع هجري، ج٢ المرجع السابق، ص ٣٢٥.

(4) شوقي عب القوي مكاوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، سلسلة عالم المعرفة(١٥١)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ١٩٩٠م ، ص ١٩٥ ؛ وحوراني، المصدر السابق ، ص ٢٦.

(5) س. أي. بوسورث، آسيا الوسطى، المرجع السابق ، ص ١٨٦ - ١٨٧.

علاقات طيبة مع الصين ، لذلك فان انحسار العلاقات التجارية مع الصين لابد أن يكون مرده الى طبيعة الاحوال المضطربة التي سادت الصين في تلك الفترة .

غير أن هذه الحالة من الانقطاع في علاقة تجار الخليج العربي مع الصين لم تستمر، فعادت الامور إلى ما كانت عليه، وهو ما يؤكده بزرك الذي ذكر في القرن العاشر الميلادي، رحلة ابحار تاجر يهودي اسمه (كاوان) من عُمان إلى المرافئ الصينية[١] في العقد الثاني من القرن العاشر، وقابل ملك الصين (بغبور)[٢].

كما دوّن المروزي، وهو من أبناء القرن الحادي عشر ميلادي، معلومات واسعة عن وجود مراكز تجارية عربية في خانفو، ووصول التجار العرب إليها. وهذا ما يتوافق مع الأبحاث التاريخية المعاصرة، إذ كتب متز، "ان حكومة الصين بذلت في نهاية القرن العاشر (ميلادي) جهداً كبيراً لاجتذاب التجارة الأجنبية الآتية من البحر إلى الصين رأساً، وأرسلت بعثه تدعو التجار العرب وخصوصاً" الخليجيين منهم للحضور إلى الصين... ويذهب الحوراني إلى أنه عندما انقطعت الرحلات المباشرة إلى كانتون، أخذ العرب والصينيون يتلاقون في كله على الساحل الغربي لشبه جزيرة ملقا Malacaa ، وكانت ، عندئذٍ ، جزءاً من إمبراطورية إندونيسية، وصار العرب يبحرون أيضاً إلى سومطرة في القرن العاشر[٣]. ثم احتكرت الحكومة الصينية التجارة الخارجية عام (٩٨٠م) . وفي ذلك العصر، وما جاء بعده ، تذكر الروايات كثيراً من التجار المسلمين زاروا بلاط إمبراطور الصين

---

(١) حوراني ، جورج فضلو ، العرب والملاحة ، المرجع السابق ، ص ٢٢٦.

(٢) بزرك ابن شهريار، المصدر السابق ، ص ١٢٨ -١٢٩.

(٣) حوراني ، جورج فضلو. العرب والملاحة ، المرجع السابق ، ص ٢٢٦.

واستقبلوا هناك استقبالاً مملوءً بالمودة[1]. واستقر كثير من التجار في (تسوان شو) إلى جانب استقرارهم في كانتون، حيث أُعيد تنظيم ديوان البحر عام (٣٦١هـ - ٩٧١م) في مدينة كانتون[2]، فصار التجار على الجانبين الصيني والعربي - في فترة الابتعاد عن السواحل الصينية - يتبادلون السلع في (كله Kalah) أو (ملقه Malacaa) في شبه جزيرة الملايو التي كانت جزءاً من الإمبراطورية الاندونيسية المعروفة باسم مملكة سريفجانا، وأطلق عليها العرب اسم مملكة المهراج وكانت في موقع سنغافورة اليوم، فصارت ملقاه، والتي هي من الإنشاءات التي أوجدها المسلمون على جزيرة ملقا، نقطة التقاء بين الحركة التجارية في المحيط الهندي وبحار الصين، ويتبادلون فيها محاصيل الصين والسيام وجزر التوابل، مع بضائع الهند، والجزيرة العربية وأفريقيا وأوروبا[3] . وفي عام (٩٩٩م) أنشئت دواوين للتجارة البحرية في تغري هانجشون، ومانجشون، زيادة إلى ما كان في غيرها من الموانئ[4] .

أهم مراكز التجارة الصينية مع تجار الخليج العربي

كان الملاحين والتجار العرب على معرفة بالمرافئ الصينية، مع تقدير المسافات التي تفصل بين المدن الصينية الساحلية، والسلع التي تشتريها وطريقة تعامل الصينيين مع القادمين من التجار العرب، حيث يذكر ابن خرداذبة على سبيل المثال، أن " لوقين

---

(1) ميتز. الحضارة الإسلامية ج٢ ، المرجع السابق ، ص ٣٥٦؛ و شوقي عبد القوي، المرجع السابق، ص ٧٥.

(2) متز ، المرجع السابق، ج٢ ، ص ٦٢٥ - ٦٢٧.

(3) توماس آرنولد، تراث الإسلام، (ج١٠. ج. كرامرز(prof. J. H. Kramers) ترجمة جرجس فتح الله، دار الطليعة، ط٢، بيروت، ١٩٧٨، ص ١٤٨.

(4) متز ، المرجع السابق، ج٢ ، ص ٣٢٦.

هي أول مرافئ الصين، مائة فرسخ في البر، فذكر أن من الصنف (أو صنخي) (فيتنام حاليا)، "إلى لوقين (تونكين Tonken) هي أول مرافئ الصين، مائة فرسخ في البر والبحر، وفيها الحجر الصيني، والحرير الصيني، والخضار الجيد الصيني، وبها أرز، ومن لوقين إلى خانفو، وهي المرفأ الأكبر مسيرة أربعة أيام في البحر، ومسيرة عشرين يوماً في البر، وفيها الفواكه كلها والبقول والحنطة والشعير والأرز، وقصب السكر، ومن خانفو إلى خانجو (Hangchow) مسيرة ثمانية أيام، وفيها مثل ما في خانفو، ومن خانجو إلى قانطو مسيرة عشرين يوماً، وفيها مثل ذلك، ولكل مرفأ من مرافئ الصين نهر عظيم تدخله السفن"[1]. وأشار المروزي أيضاً إلى أن "الطريق إلى الصين من جانب البحر، فأول مرفأ من البحر إليه يقال له لوقير ثم مدينة خانقو، وهي أعظم من لوقير وهو مرفأ عظيم، وبها نهر ماء عذب كبير يخترق البلد، وعليه جسور وعلى جانبيه أسواق التجار الغرباء، وعلى جانبه الآخر أسواق أهل المدينة، وأكثر من يقصدهم من التجار الفرس والعرب، والفرس يركبون المراكب إليهم من سيراف والعرب من البصرة"[2].

وكانت أهم الموانئ الصينية التي قصدها التجار المسلمون ميناء الزيتون(تشوان شو حالياً Chuan- Chow) الذي يعد أهم موانئ الصين التجارية وأعظمها، ويطلق عليه ماركو بولو(زائي تون) والاسم الأصلي له (Tche – Tung)[3].

([1]) ابن خرداذبة ، المصدر السابق ، ص ٦٩.

([2]) المروزي (كان حيا ٥١٨ هـ)، الطبيب شرف الزمان طاهر، أبواب في الصين والترك والهند، طبع في بريطانية العظمى من wheffer وأولاده في كمبرج ، لندن ١٩٤٢، ص ١٠.

([3]) شوقي عبد القوي مكاوي ، المرجع السابق ، ص ١٩٨.

وقد ذكر ابن بطوطة ان اسم ميناء زيتون يقع في مدينة الزيتون ، وهذه المدينة ليس فيها زيتون ولا في جميع بلاد أهل الصين والهند ، ولكنه اسم وضع عليها اشتقه التجار والبحارة العرب من اسم أشجار(Tzhc-Thung) زرعت حوله[1]ا .

ومرسى هذه المدينة أي (ميناء الزيتون) من أعظم مراسي الدنيا . وذكر أنه رأى هناك ما يزيد عن مائة سفينة كبيرة مزودة بالتوابل ماعدا السفن الصغار منها[2]. وكان ميناء زيتون المركز الرئيس للتجارة العربية مع الصين ، فهو مرفأ السفن ومجتمع تجارات العرب[3] . ومن أعظم اسواق مدينة الزيتون سوق التجار ومنه تحمل البضائع الى الهند واليمن وغيرها من البلاد[4].

أما ميناء خانفو (كانتون) (هانغتشو حالياً) ، فقد كان يعد من أعظم موانئ جنوب الصين ، فهو مرفأ السفن ومجمع تجارات أهل الصين والتجار العرب ، وقد احتلت خانفوه (أي كانتون) مركزاً ممتازاً في تجارة المسلمين مع الصين واستقرت لهم جالية كبيرة فيها، ومن هذا المركز اتصل التجار المسلمون بسائر بلاد الصين، فوصلوا إلى هانغ شو في الشمال التي دعوها (قانصوه)، واتصلوا بعاصمة مملكة التانغ

---

(1) أمين واصف بك ، الفهرست ، معجم الخريطة التاريخية للممالك الإسلامية ، تحقيق أحمد زكي باشا ، القاهرة ١٩٣٣ ، ص ٢١ ..

(2)ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ١٦٣.

(3) رمزية عبد الوهاب الخيرو ، تجارة الخليج العربي وآثارها في الحياة الاقتصادية ، دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٨٧ ، ص ١٣٠ ..

(4) محمد رشيد الفيل ، العلاقات التجارية بين العراق والصين في القرون الوسطى ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، مجلد (٢) ، عدد (٢) ، ١٩٦٤ ، ص ٨٥ ..

الحاكمة في الصين (هسي – آن – فو) التي سمّاها العرب (خمدان). وفي ذلك يذكر سليمان التاجر ان بخانقو وهو مجتمع التجار رجلاً مسلماً يوليه صاحب الصين الحكم بين المسلمين الذين يقصدون الى تلك الناحية نائباً عن ملك الصين[1].

ويقول القزويني المتوفى سنة (١٢٨٣م) ، عن ميناء" خانقو اعظم المراسي وهي أرض واسعة وبها الذهب والجواهر والياقوت، وفي جزائرها أشجار الطيب كالقرنفل والرياحين"[2] ، وقد وصفها ابن بطوطة بأنها "مدينة عظيمة كبيرة، تصنع فيها ثياب الكمخا والاطلس، ومرساها من أعظم مراسي الدنيا، أو هو أعظمها"، وقد رأى فيها مائة (جنك) كبير، أي مركب كبير، ووجد من الجنك الصغيرة ما لا يحصى، ومرفؤها، "خور كبير من البحر يدخل في البر حتى يختلط بالنهر العظيم"، وما يهم هنا أنه رأى فيها "المسلمين ساكنين بمدينة على حدة"، وتعرّف على قاضي المسلمين فيها، وكبار التجار، وإذا قدم التجار المسلمون إليها "فرحوا أشد الفرح، وقالوا: جاء في أرض الإسلام" فلا يشعر المسلم الغريب بالغربة[3]. ويصف ابن بطوطة أشجار القرنفل عندهم بأنها عادية وضخمة والمجلوب منها هو العيدان. والذي يسميه العرب بنور القرنفل وهو أشبه بزهور النارنج[4] ، وكذلك بها الفخار الصيني الذي يصدر الى سائر البلاد [5].

---

(1) سليمان التاجر ، رحلة سليمان السيرافي الى الهند والصين ، منشورات دار البصري ، ١٩٦١ ، ص ٣٣.

(2) زكريا أحمد بن عمرو القزويني ، آثار البلاد واخبار العباد ، القاهرة ، ١٩٦٠ ، ص ٥٣.

(3) ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ص ٤٩٠.

(4) ابن بطوطة ، المصدر السابق نفسه ، ج٢ ، ص ١٥٦.

(5) القزويني ، المصدر السابق ، ص ٥٣.

وبالإضافة الى مينائي الزيتون و خانفو فقد قصد التجار المسلمون، موانئ ، لوقين، وخمدان، وصينية الصين، أما أهم البضائع التي استوردها العرب منهم، فهي الحرير، والفرند[1]، والكمخار، والمسك، والعود، والسروج، والسمور، والغضار، والدار الصيني[2]، والخولنجان، ومصنوعات الخزف، والنقود النحاسية والذهبية والفضية، والأدوات الحديدية، وحمل إليهم التجار العرب بالمقابل: العاج والكندر، وقرن الكركدن، والخنوقي حسب لغتهم الصينية، ويعتبر أعز سلعهم[3] . الأمر الذي يدل على أن الموانئ الإسلامية الواقعة على الخليج العربي قد صدرت أنواع مختلفة من البضائع والسلع المنتجة محلياً إلى بلدان الشرق الأقصى، خاصة المواد الزراعية مثل التمور والفاكهة كالعنب والنارنج والموز. وصدر المسلمون المنسوجات كالسقلاطون والعمائم والخز والبز والوشي وملابس الوبر والصوف والعنبر الشحري والبخور، كما صدروا الكندر والقاطر وأوراق التنبول والبن والوند والصبر وحجر الولادة والماسكة والنبك والدر بلؤلؤة ومرجانة والجبوة والمر والصمغ العربي الشهير وغيرها من السلع والبضائع المتوافرة في أقاليم الدولة العربية الإسلامية [4]، وفضلاً عن دور موانئ الخليج العربي في نقل السلع والبضائع المحلية ، فقد كان لها دور مهم في حركة التجارة بشكل عام ، وذلك من خلال قيامها بنقل السلع والبضائع القادمة من أوربا وإفريقيا والمتجهة صوب شرق

---

(1) الفرند : السيف ووشيه وجوهره تعريف برند والبرند لغة فيه .

(2) شجر هندي يكون بتخوم الصين ، كالرمان. تعريب دارجيني أي شجر الصين ، منه التركي والكردي دارجين وبالعامية العراقية(دارسين).

(3) شوقي عبد القوي ، المرجع السابق، ص ٥٣.

(4) الألوسي، المرجع السابق، ص ١٤٣.

آسيا [1] ، وبالعكس حيث شكل الخليج العربي حلقة وصل مهمة بين الشرق الآسيوي والغرب الاوربي .

المكوس والضرائب في الموانئ الصينية

المكوس[2]: هي الضرائب، وهي أشبه ما تكون بالجمارك، وكانت في بلاد الصين ادارة تجارية تسمى (دار الجمرك) وهي التي تشرف على التجار الاجانب ، وذلك نتيجة لتوسع الاتصالات التجارية الصينية خصوصاً مع تجار الخليج العربي [3].

وقد علمنا من المروزي، على الطريقة التي تدير فيها السلطات الصينية ، العلاقة مع التجار وطريقة تعاملهم مع العرب المسلمين خاصة، ففي هذه المدينة محصل الضرائب مندوباً عن ملك الصين، "يجمع أمتعة التجار، ويأخذ منهم العشر" ،

---

(1) راجع السامر، الأصول التاريخية، ص ١٢؛ الألوسي، التاريخ الإسلامي، ص١٤٣ ــ ١٤٥؛ الألوسي، تجارة العراق البحرية، ص ٢٠٥ ــ ٢٢٨؛ السعدي، الإبلة، ص ٢٢٩ ــ ٢٥٠؛ عواد مجيد الأعظمي وحمدان الكبيسي، دراسات في الاقتصاد العربي الإسلامي، مطبعة التعليم العالي، بغداد، ١٩٨٨، ص ١٣٤ ــ ١٣٧.

(2) معنى مكس في العربية هي الظلم والنقص وهي دراهم كانت تأخذ من البائع في الجاهلية. وبمعنى آخر يقصد بالمكوس الضرائب والجمارك أو العشر الذي كان يأخذ بغير وجه حق. والجُمْرُك (ج جمارك) (بالتركية: Gümrük) أو الديوانة (بالفرنسية: Douane) ويُقابلها في العربية المَكْس (ج مُكُوس) هي مصلحة ذات طابع اقتصادي مكلفة بمراقبة المبادلات التجارية على الحدود وجباية الضرائب على الواردات. أما العشور فكانت تضرب على السفن التي تمر ببعض الثغور وتستقضى أما نقدا أو عينا، وقد كان عمال اليمن يأخذون هذه الضريبة من السفن التي تمر بسواحلهم قادمة من الهند والصين تحمل الأعواد المختلفة والمسك والكافور والعنبر= =والصندل والصيني فيأخذون الضريبة عينيا وقد بلغت أعشار السفن في أيام الواثق بالله مالاً كثيرا انظر ، جورجي زيدان ، تاريخ التمدن الإسلامي، مطبعة الهلال ج/١ ص ١٣٥؛ وكذلك ، عبد السميع المصري ، مقومات الاقتصاد الإسلامي، مكتبة وهبة ، مصر ١٩٧٥ ، ص ١٦٠.

(3) المرجع السابق نفسه ، ص ١٣٥.

ولا ينسى إطراء أخلاق أهـل المدينـة، فهـم أصـحاب "وفـاء وأمانـة وصـدق لهجـة"، والبضائع التي تستوردها من التجار، وأكثرها من بـلاد العـرب والهنـد "أنيـاب الفيـل والفلفل، و الزجاج و الزعفران والفـولاذ وخشـب الطرفـا والحـور وجميـع الفواكـه اليابسة كالتمر والزبيب" وملكهم "يكـرم التجـار ولا يظلـم أحـداً ممـن يـرد ناحيتـه.. يأخذون من التجار الذين يردون هذه المدينة من جميع ما معهم من كل عشـرة ثلاثـة، ويكون نصفة لصاحب الجيش والنصف ينفـذ إلى ملـك الصـين"[1]. ويخضـع التجـار القادمين في المراكب لنظام دقيـق، إذ متـى وصـل المركـب إلـيهم خـرج إليـه الأمنـاء والكتاب من أهل البلد، فيكتبون عدد ما في المركب من النساء والصبيان والعبيد، ثـم يكتب اسم صاحب المركب، وأسماء الذين معه، ويثبتـون جميـع مـا في المركـب مـن الأمتعة، وكل من كان أنظف ثياباً وأحسن كان أكرمهم عندهم، وهو مـا يشـير علـى اعتنائهم بالنظافة ، ويحرصون على ألاّ يقع "بخس وضرر بالبائع والمشـتري"[2]. وأشـار السيرافي من قبل، إلى أن هذه المدينة (خانفو) وهي مجمع التجار، وأن المسـلمين فيهـا يحتكمون إلى قوانينهم فحسب، إذ فيها "رجل مسلم يوليه صاحب الصين الحكـم بـين المسلمين الذين يقصدون إلى تلك الناحية، يتوخى ملـك الصـين ذلـك، وإذا كـان في العيد صلي بالمسلمين، وخطب ودعـا لسـلطان المسـلمين، وأن التجـار العـراقيين لا ينكرون من ولايته شيئاَ، وفي أحكامه وعمله بالحق، وبما في كتاب الله عز وجل"[3].

([1]) المروزي ، أبواب في الصين والترك والهند، المصدر السابق ، ص١٢ ؛ وكذلك ،السامر، الأصول التاريخية، ص ١٠.

([2])السامر، الأصول التاريخية ، ص ١١.

([3]) السيرافي، سلسلة تواريخ ، المصدر السابق ، ص ٢٤.

وبلغت المكوس التي كانت تؤخذ من المراكب ، حوالي آخر القرن الثالث الهجري نحواً من مائتين وثلاثة وخمسين ألف دينار كل عام، كما يشير البلخي[1] . وفي خانقو يؤخذ من الضرائب ١٠٪ على اللؤلؤ والكافور ، و٣٠٪ على الاخشاب العطرية وسن الفيل والصمغ، وهذه الرسوم لم تكن ثابتة بل تتراوح بين ١٠٪ الى ٤٠٪ [2].

ويحكى من أخبار القرن الثامن الميلادي أن أسماء ربانية السفن الأجانب، كانت تقبل في ديوان التجارة البحرية في مدينة خانفو، وأن الديوان كان يطالب بحق التفتيش للمراكب قبل السماح لها بإنزال ما تحمله إلى البر، وكان تصدير الأِشياء النادرة أو ذات القيمة محظوراً... وربما تكون قد أنشئت في ذلك العصر مراكز تجارية إسلامية في بقاع أخرى من الصين.. وفي أوائل القرن التاسع الميلادي كان على رأس الجالية الإسلامية في كانتون رئيس مسلم يعيّنه امبراطور الصين، وكان هذا الرئيس يقضي بين أفراد الجالية بأحكام الشريعة[3] . وكان التاجر المسلم اذا قدم الى بلاد الصين خيَّر في النزول عند تاجر من المسلمين المستوطنين ، أو النزول في الفندق كما يذكر ابن بطوطة " فأن أحب النزول عند التاجر حصن ماله وضمنه التاجر المستوطن ، وأن أراد النزول بالفندق سلم ماله لصاحب الفندق وضمنه .

وكان التاجر عندهم ما يكون عنده من الذهب والفضة قطعاً تكون القطعة منها من قنطار فما فوقه وما دونه ، ويجعل ذلك على باب داره . ومن كان له خمس قطع

---

(1) السيرافي ، المصدر السابق نفسه ، ص ٣٢٢.

(2) المقريزي ، السلوك ، ج٣ ، ص ٣٧١.

(3) المصدر السابق نفسه، ص ٣٢٤.

منها جعل في اصبعه خاتماً، ومن كانت له عشر جعل خاتمين ومن كان له خمس عشر سموه الستي "[1]. وللتجار العرب حرية الإقامة بأي مرفأ من المرافئ . ولحفظهم من الوقوع في الخطر وتأمين أموالهم وأنفسهم ، كانت الحكومة الصينية قد وضعت قانوناً خاصاً يتضمن تسجيل المسافرين داخل حدود الصين. وكانت تعنى براحة التجار وتأمينهم اذا انتقلوا من مدينة الى أخرى وتحديد مدة اقامتهم بها [2].

([1]) ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ١٦٠ ..

([2])بدر الدين حي الصيني ، العلاقات بين العرب والصين ، مكتبة النهضة ، القاهرة ، ١٩٥٠ ، ص ١٣٧ .

الفصل الثاني عشر

التجارة الخليجية مع جزر المحيط الهندي

لقد أكد المسعودي على دور الريادي لعرب الخليج العربي في تجارة المحيط الهندي و موانئ الشرق الاقصى وصولاً الى عباب المحيط الهادي بالإضافة الى دورهم في التجارة مع السواحل الشرقية لأفريقيا ، حيث كانوا يحملون التجارة من الهند والصين، وبالعكس و يقومون بدور الوسيط بين شرق إفريقيا وشرق آسيا[1] . و على الرغم مما كان يحيط بالملاحة البحرية من غموض ومخاطر، الا أن التجار العرب بقوا يفضلونها على الطرق البرية الأكثر وعورة ومخاطر، لهذا احتلت الملاحة البحرية الدور الأكبر في الاتصال التجاري بين العالم العربي الإسلامي، وبلاد شرق آسيا، فزخرت سواحل شبه الجزيرة العربية بحركة الإبحار إن كان باتجاه شرق أفريقيا، أو باتجاه البحر الأحمر، أو بالإبحار شرقاً إلى سواحل الهند والصين، وجزر المالديف، وسيلان، والجزر الاندونيسية، واستقر الكثير من البيوتات التجارية العربية على سواحل الهند والصين، وجزر المحيط الهندي، وأقاموا وكالات تجارية لإدارة أعمالهم هناك، وبمرور الوقت غطّت التجارة العربية معظم أجزاء شبه القارة الهندية، إلى حدّ لم يعد يخلو ميناء من موانئ كجرات من بضائعهم، وكانوا يلقون من الحكام معاملة حسنة نظراً للمكاسب التي كان يجنيها هؤلاء الحكام من الرسوم والضرائب المفروضة على هذه

([1]) الحوراني، المرجع السابق، ص ٨٢ - ٨٥؛ محمد عبد الله النقيرة، انتشار الإسلام في شرقي إفريقيا ومناهضة الغرب له، دار المريخ، الرياض، ١٩٨٢، ص ٦٩..

التجارة [1]. لذلك كان للعرب الموقع الأول في المحيط الهندي حيث تعزّز دورهم الملاحي لدرجة أصبحوا فيه سادة الملاحة فيه، وتزايدت معرفتهم بأسرار تلك الملاحة، مع توطد وجود جاليات إسلامية في أغلب مدن وموانئ المحيط، تمارس التجارة بشكل رئيسي، «جعلت الهنود وغيرهم ينسحبون من الميدان تاركينه لفارسه الأوحد الذي تحمّل عناء ومخاطر التجارة العالمية عن الهنود»[2].

مسالك الابحار

لقد سلك التجار العرب العديد من الطرق التجارية لجلب بضائعهم من بلدان الشرق الأقصى وجزر المحيط الهندي وأفريقيا ونقلها الى أوربا والبلاد المستهلكة لها بصورة خاصة . وقد اتّسمت العلاقات التجارية العربية مع الشرق الاقصى بالاتساع و الكثافة، مستفيدة من كثرة الجزر وتقارب الموانئ ، وانتشار الجاليات العربية الإسلامية في مدنه الساحلية.

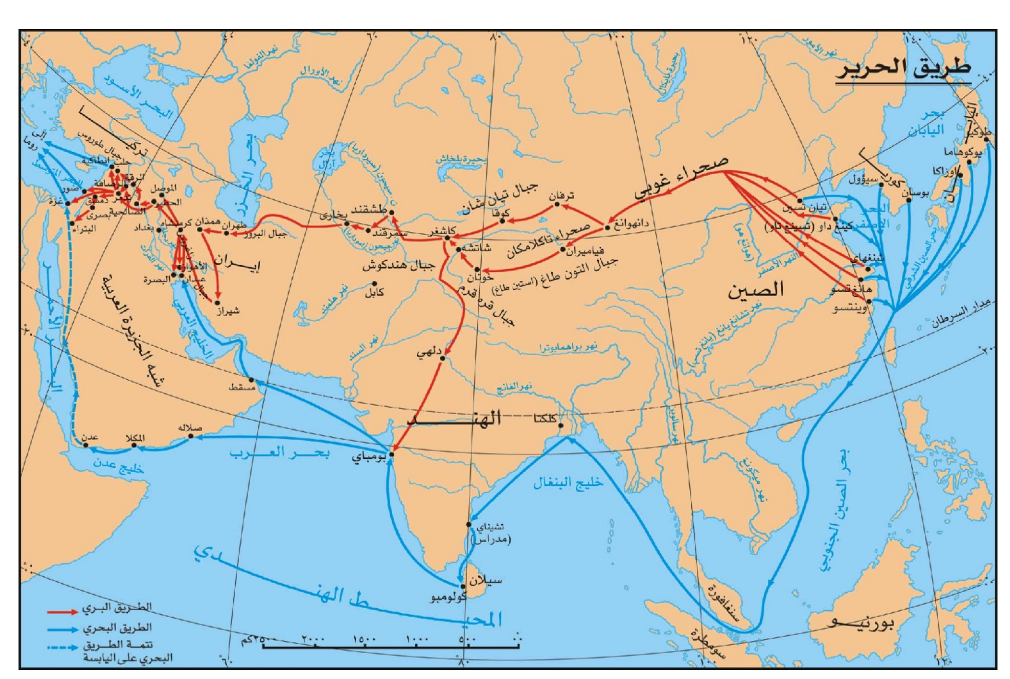
وكان التجار العرب يبحرون من موانئ الخليج العربي مثل البصرة وعبدان وسيراف بمحاذاة الساحل الشرقي للخليج العربي باتجاه ميناء كولم ملي (كويلون الحالية في الهند)، و من هناك يسير طريق بحري بمحاذاة الساحل الهندي وصولاً الى مليبار. وكانت معظم رحلات السفن العربية تفضل الاتجاه الى مسقط أو صحار وذلك ،لتتزود بالمؤن والماء وتقلع من جديد باتجاه ميناء كولم ملي في الهند ، حيث تبحر السفن العربية من مدينة كولم ملي، بمسلكين ملاحيين: الاول يقود الى سرنديب عبر مضيق

---

(1) شوقي عبد القوي مكاوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية، المرجع السابق ، ص ٤٢ – ٤٦ .

(2) المرجع السابق نفسه، ص ٦٨.

بالك بين الهند وسيلان، والثاني يقود مباشرة الى رأس كومورين في جنوبي الهند ومنه الى ميناء جال جنوب سرنديب ومنها الى ميناء كالا بالملايو. وللوصول الى أندونيسيا (جزر الهند الشرقية) فكان يتم الابحار من سرنديب مباشرة الى سومطرة او بالإبحار من كالا جنوباً الى جاوة وسومطرة. أما المسالك الملاحية الى خانقو في الصين فكانت الأصعب والأخطر. فمن كالا ، كانت السفن تدور حول شبه جزيرة الملايو وتبحر باتجاه الشمال الشرقي الى جزيرة تيومه في بحر كندرنج (خليج سيام) ومنها الى مملكة الصنف (الهند الصينية ، فيتنام حالياً) ثم تعبر الى صندغولات وصولاً الى خانقو.



الشكل رقم (١١)

طريقي الحرير البحري والبري الى الصين

وكان التجار العرب يجلبون في رحلاتهم البحرية من الهند والسند والصين وغيرها من حواضر الشرق الأقصى ومراكزه التجارية التي يمرون بها مختلف السلع والبضائع التي تحتاجها بلاد الاسلام . فكانوا يجلبون السيوف، خاصة الهندية المشهورة بجودتها، والساج والقرنفل والفلفل وسروج الخيل والجلود والبهارات والعاج والقصدير والصندل ومختلف المنسوجات الثمينة والمسك الصيني والفخار الصيني والعود الصيني والكافور والبلور والفيلة والقسط والقنا والخيزران والقيان والياقوت والنارجيل والزنجبيل وغيرها من السلع والبضائع الكمالية [١] ، بالإضافة الى الحرير الذي سمي الطريق البحري الى الصين باسمه (طريق الحرير البحري).

وكانت الصعوبات التي تعترض طرق ومسالك التجارة البحرية العربية مع الشـرق الاقصى تتمثل أولاً بالمسافة البحرية الطويلة من الموانئ العربية في الخليج الى الهند ومن ثم الى الصين ، وما فيها من تيارات بحرية وهوائية معظم ايام السنة، وثانيا كثرة الاخطار الملاحية المتمثلة بالضحالات و الشعاب المرجانية[٤] التي كانت تشكل اخطاراً على سلامة السفن التجارية العربية ، حتى تم تذليلها. وقد ذللت الصعوبة الأولى بعد نضوج المعلومات الجغرافية عن الملاحة في البحار الشرقية. وقد نسَّق التجار أوقاتهم مع مواعيد هبوب الرياح الموسمية[٢] . والابحار بعيداً عن الشعاب المرجانية والتيارات المتعارضة وبعد بناء سفن ضخمة تتحمل الإبحار وسط هذه البحار[٣] ، التي دأب البحارة العرب على الابحار فيها نهاراً [١].

---

(١) الحوراني، المرجع السابق، ص٢١٣ ـ ٢١٤..

(٢) الحوراني، المرجع السابق، ص ٢٢٠.

(٣)نعيم زكي فهمي ، المرجع السابق ، ص ١٢٥.

الوصول الى جزر المحيط الهندي

لم يتوقف إبحار العرب عند سواحل الهند، بـل طرقـوا أطـراف المحـيط الهنـدي كافـة، ومخروا عباب الهادي، وفضّل الكثير من التجار والبحارة العرب المسـلمين، أن يبحـروا من موانئهم إلى الشرق، في شهري أيلـول (سـبتمبر)، وتشـرين أول (أكتـوبر)، بمحـاذاة الشاطئ من هرمز إلى مكران إلى الديبل، والمنصـورة في الهنـد، ثـم يتجهـون إلى جنـوب شرق الهند، فيأخذون قسطاً من الراحة في مرفأ كولام مـالي (كوبـولم اليـوم في المليبـار) وبعدها يمخرون بحر هركند (خليج البنغال) إلى (كلـه بـار) في شـبه جزيـرة الملايـو، ثـم يجتازون مضيق (ملاكا) الفاصل بين الملايو وسومطرة، شرقاً إلى تيمومة، إلى مرافئ بـلاد الصنف (فيتنام اليوم)، ويتردّد بعضهم إلى مدينة لوقين (هانوي اليوم)، إلى أن يصـلوا إلى خانقوه (كانتون Canton)، فيمكثون هنـاك طـوال الصـيف إلى أن يـتغير اتجـاه الـريح ليقلعوا بعدها راجعين في بداية الشتاء إلى سواحل الخلـيج العربـي، فيصـلون بعـد سـنة ونصف من انطلاق رحلـتهم[2]. وكـان لابـد للتجـار العـرب أن يقصـدوا جزيـرة

([1])عبد الرحمن العاني ، تحول الطريق التجاري من الخليج العربي الى البحر الأحمر وأزدهار عمان ، مجلة كلية الآداب ، بغداد، عدد ٢٨ ، ١٩٨٠ ، ص ٢٠٢.

([2]) عزيز العظمة، العرب والبرابرة. ، المرجع السابق ، ص ٢٠ – ٢١؛ راجع شرح : متنز. ج٢ المرجع السابق ، ص ٦١ - ٦٢، حيث يقول : «كان الطريق البحري إلى الصين لما يقتضيه هبوب الرياح الموسمية التي تستطيع السفن بأن تسير معها من غير حاجة إلى استعمال البوصلة... نعلم ان الناس كانوا يسرون بحذاء ساحل الهند، او يتجهون من مسقط إلى ميناء كولام (كويلون حالياً) رأساً، وذلك في نحو شهر، ثم يواصلون سيرهم جاعلين جزيرة سرنديب إلى يمينهم، ويقصدون جزائر نيكوبار (على عشرة أيام أو خمسة عشر يوماً عن جزيرة سرنديب) ثم إلى مدينة (كدا)في ملقا وهي على نحو مسيرة شهر من كويلون. ومن هناك يقصدون جاوة وجزيرة ماهييت في جزائر سندا، ثم يسيرون نحو خمسة عشر يوماً حتى يصلوا كمبوديا، ومنها=

سيلان أو سريلانكا وهي جزيرة عظيمة تقع جنوبي الهند وأحد مدنها المشهورة(سرنديب)[1] ، وتقع على الطريق البحري بين الهند والصين ويسكنها عدد كبير من العرب .

ولهذه الجزيرة مرسى عظيم تسير فيه السفن الى الصين تحرسها مراكب تسير معها حتى أن ابن بطوطة رأى فيها عند زيارته أكثر من مائة سفينة كانت قادمة من اليمن محملة بالبضائع الى هذا الموضع . وكانت من عادة ملوك الهند ان كل مركب يمر ببلد لابد من ارسائه بها ، وضيافة الركاب ثلاثة ايام تعظيماً لسلطان الهند . وكان التجار يعطون لصاحب البلد ضريبة يسمونها حّق البندر (المرسى)، ويبدو أن هذه الضريبة تقابل في العصر الحاضر ضريبة الترانزيت (المرور) ، ومن لم يفعل ذلك يدخلوه الميناء قهراً ويضاعفون عليه الغرم ويمنعوه من السفر ما شاءوا [2]. وقد اشتهرت سيلان بإنتاج اللؤلؤ والمرجان والأحجار الكريمة[3]، وانواع الأدوية والقرفة والأنسجة القطنية والحريرية[4]. بالإضافة الى اشتهار سيلان بالذهب والعاج والحرير والشاي، وقد جلب العرب إلى هناك، شأنهم مع الهند وأفريقيا،

=إلى كوشين إلى الصين، وكان المسافر يسير مع ساحل الصين وحده شهرين، وكان لابد له بعد ذلك من انتظار الرياح الطيبة، لأن تلك النواحي تسودها رياح واحدة في كل ستة أشهر أما في العودة فكان الناس يسيرون أربعين يوماً من تسوان تشو إلى آتيا (على الطريق الشمالي الغربي من جزيرة سومطرة)، وكانوا يتاجرون هناك، ثم يعودون إلى البحر في العام التالي، ويعودون إلى بلادهم في ستين يوماً بمعاونة الرياح العادية».

(1) القزويني ، المصدر السابق ، ص ٥٦.

(2) ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ١٣٦.

(3) المصدر نفسه ، ج٢ ، ص ١٣٦.

(4) نعيم زكي فهمي ، المرجع السابق ، ص ١٧٤.

الجلود والبخور، والخيول الأصيلة، ولقد لعبت الموانئ السيلانية الرئيسية في المرحلة الإسلامية: كولومبو، غالى، توتاجا، على الساحل الغربي، وتيركونا - مالوى على الساحل الشرقي، دور محطة مريحة للبحارة والتجار العرب في متوسط الطريق الخطرة الطويلة نحو الصين وأثناء العودة منها[1] وتنامى دور هذه المحطة في الفترة التي انقطعت فيه الصلة المباشرة بين التاجر العربي ومرافئ الصين.

كما نسج العرب حلقات اتصال مع جزر المحيط الهندي، بشكل مبكر، ولا سيما مع الأرخبيل الأندونيسي، الذي يتكوّن من مئات الجزر، فقد انسابت سفنهم من مضيق ملقة المحصور بين جزيرة سومطرة، وشبه جزيرة الملايو، حيث تتوقف في طرف جزيرة ملايو في ملقا Malacaa ، الذي كان يتحكم في كل التجارات الواردة من الصين وما يجاورها .

ومن الجدير بالذكر أن المسلمين ، بالإضافة إلى تجارتهم تلك، كانوا ينقلون معهم دينهم الإسلامي إلى سكان تلك الجهات ، مثل جزيرة جاوة[2] ، التي تعتبر من أهم الجزر التي كان التجار العرب يقصدونها في الأرخبيل الأندونيسي من أرض الهند في طريقهم منها الى الصين فهي جزيرة (جاوة) التي تقع على ساحل بحر الصين الجنوبي مما يلي بلاد الصين ، ويصل اليها التجار من أرض الهند ويجلبون من هذه البلاد العود الجاوي والقرنفل. وهي مرسى عظيم في بحر الصين[3] ، تكثر بها الافَّاويه العطرة والعود الرطب واللبان والكافور والقرنفل والعود الهندي[4]،

---

(1) أكاديمية العلوم في الاتحاد السوفياتي، مجموعة باحثين، مرجع سبق ذكره ، ص ٣٦٩- ٣٧٠.

(2) المرجع السابق نفسه، ص ١٩٦ - ١٩٨.

(3) القزويني ، آثار البلاد وأخبار العباد ، ص ٥٦.

(4) ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ج٢ ، ص ١٥٥.

حيث تجمع من جزر الهند الشرقية (اندونيسيا) التي اشتهرت بإنتاج أفضـل انـواع التوابل. حتى ان الأوربيين اطلقوا على بعـض هـذه الجـزر(الملوكـا) ، اسـم جـزر البهار، وكانت تصلها ايضاً سفن مكة وجدة وزيلع وهرمز المحملة بمختلـف السـلع ولاسيما الخيول العربية ، ولا يدخل في هـذا الميناء أجـنبي الا بعـد اجـراء تفتـيش دقيق[1].

وعندما استقر التجار المسلمون القادمون من الهنـد وملقـا في جـاوة، صـاحب ذلك الاستقرار تزاوجاً بين هؤلاء القادمين الجدد وبين الفتيات الجاويات، ممـا أدى إلى اندماج أبعد مما حصل نتيجة الامتزاج بين الهنود، وأهـل الـبلاد الأصـليين[2]. وظهـر الكثير من الأدلة على قدم العلاقات التجاريـة بـين العـرب واندونيسـية والفلـبين، حيث اعتاد العرب الجنوبيون على الإتجار مع تلك البقاع النائية، وهو ما تدل عليـه الآثار الحميرية، وحين نهضت الدولة العربية – الإسلامية – بعثت التجارة العربيـة العالمية، وقبض المسلمون على ناصيتها، وربطوا اندونيسية (أرض الملايو) والصـين والهنـد بعـالم المتوسـط، وأوربـا. وقـد ترعرعـت جاليـات عربيـة علـى السـاحل السومطري منذ عام ٦٧٤م، وقدّ دلّت شواهد القبـور الكـثيرة الـتي كُشـفت هنـاك على وجود مستوطنات للتجار العرب والمسلمين وأسرهم[3].

لقد كان المحيط الهندي أو البحر الشرقي الكبير، مسـرحاً مفتوحـاً لتـنقلات السـفن

---

(1) نعيم زكي فهمي ، المرجع السابق ، ص ١٧٢.

(2) فيصل السامر، الإسلام في أندونيسيا، مجلة عالم الفكر، المجلد العاشر، العدد الثاني، يوليو، أغسطس، سبتمبر، الكويت، ص ٢٠٠.

(3) نقولا زيادة ، مشرقيات ، المرجع السابق ، ص ١٩٨.

العربية ومرساة لها، فخبر العرب حياة هذا البحر، وتعرفوا على شعوب جزره المتناثرة في فضائه الرحب، فحفظوا لنا انطباعاتهم ومعارفهم عنها في مدوناتهما الأدبية والجغرافية، فامتزجت في مدوناتهم الحقائق والوقائع الراسخة التي شاهدوها أو سمعوها عن تلك الجزر وشعوبها، ولاسيما بجزائر أقصى الجنوب، وعوالمه البعيدة، كجزائر الواق واق. وهذه الجزر كثيرة متناثرة على شساعة المحيط، وهي بالآلاف، ولم يتردد التجار والرحالة العرب بالإدلاء بمعلومات سريعة خاطفة عن مئات من الجزر، هنا وهناك، والتي لا يعرف الباحث ما يقابل بعضها الآن من مسميات حقيقية، وفي مقابل ذلك هناك جزر كبيرة، أو مجموعات جزر، يتكرر الحديث عنها، في المؤلفات العربية، وهي معروفة لدينا الآن، كانت لها شهرتها في العالم الوسيط، ولا تزال تفرض حضورها إلى الآن، وإن تغيرت أسماء بعضها وأخذت لها عناوين جديدة، فأول مجموعات هذه الجزر، هي تلك المحاذية للشواطئ الغربية للهند، أي ما يعرف بسواحل مليبار مثل ، جزر ذيبة المهل (جزر المالديف Maldives) التي كان التجار العرب يقصدونها لجلب خشب النارجيل ، فعندما تبحر السفن في بحر لاري مبتعدة عن مسقط تصل إليها: وهي تبتعد عشرة أيام من الإبحار عن مدينة كاليكتا (كالقوط) على ساحل المليبار، غرب الهند، على نحو ما يذهب ابن بطوطة في القرن الرابع عشر، والتي قال عنها: "إحدى عجائب الدنيا، وهي نحو ألفي جزيرة، يكون منها مائة فما دونها مجتمعات مستديرة كالحلقة، لها مدخل كالباب، لا تدخل المراكب إلا منه"[1] ووجدها منقسمة إلى عدة أقاليم وهي:

([1]) ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ص ٤٤٣؛ ويذهب بزرك انها "نحو من ثلاثين ألف جزيرة، والتجار يقولون إن العامر منها إثنا عشر فرسخ، وطول الجزيرة من فرسخ إلى عشرة فراسخ"،

بالبور، التيم، تلدمي، هلد متي، ومنهـا أيضـاً: إقلـيم برويـدو، وكنـدكل، ومُلـوك، والسويد. وهي من التقارب بحيث تظهر رؤوس النخل لإحداها عند الخـروج مـن الأخرى[1].

وقد أطلق السيرافي والمسعودي، على هذه الجزر اسم "جزائر الدبيجان" وحـددا موقعها ما بين بحر هركند(خليج البنغال) [2]، وبحر لاروى(خلـيج كمبـات)، تتصـل بها جزيرة سرنديب (سيلان)، وانها نحو ألف وتسعمائة جزيرة، غنيـة بـالعنبر، الـذي ينبت فيها في قعر البحر نباتاً، فإذا اشتد هيجـان البحـر قذفـه مـن قعـره مثـل الفطـر والكمأة، وهذه الجزائر عامرة بنخل النارجيل (جزر الهند) [3]. وجوز النارجيل يشـبه رأس ابن آدم وعليها شبه الشعر، هم يصنعون منه حبالاً يخيطون بها المراكب، وينقـل إلى البلـدان الأخـرى. أو كمـا يقـول ابـن بطوطـة "ومعظـم أشـجار هـذه الجزائـر النارجيل"[4]، وهو من أقواتهم مع السمك، وأشجار النارجيل شأنها عجيـب". وتثمـر النخل منها إثني عشر عذقاً في السنة، يخـرج في كـل شـهر عـذق... ويصـنعون منهـا الحليب، والزيت والعسل. ويصنعون من عسله الحلواء، فيأكلونها مع الجـوز اليـابس كما أن السمك الذي يغتذون به قوة عجيبة في الباءة لا نظير لها". ومـن أشـجار هـذه

بزرك بن شهريار، عجائب الهند ، المصر السابق ،ص ١٥٤.

(١) المصدر السابق نفسه ، ص ٤٤٣ -٤٤٤.

(٢) E. Edwards McKinnon، Beyond Serandib: A Note on Lambri at the Northern Tip of Aceh

(٣) السيرافي، سلسلة التواريخ ، المصدر السابق ، ص ١٧؛ المسعودي، مروج الذهب، ج١، ص ١٥١ ؛ بينما يذهب ياقوت الحموي إلى انها ألف جزيرة. ياقوت الحموي، معجم البلدان، مجلد ٢، ص ٤٩٥.

(٤) المسعودي ، مروج الذهب ،ج١، المصدر السابق ، ص ١٥٢.

الجزر الجموح والأترج (الكباد) والليمون والقلقاس، وهم يصنعون من أصوله دقيقاً يعملون منه شبه الأطرية، ويطبخونها بحليب النارجيل، وهي من أطايب الطعام"[1]. ومن الجدير بالذكر أنه لم يكن يُسمح ببقاء السفن العربية طويلاً في موانئ آسيا خشية أن يفتك بها السوس، فكلّف التجار وكلاء لهم من الأهالي لشراء التوابل مباشرة من منتجيها يحفظونها في مستودعات لحين وصول السفن في مواسمها لشحنها «وكان نيسان أفضل الشهور لاجتياز باب المندب» أما الوقت المناسب لمغادرة (ملقا) فكان بين أيلول ونيسان " وكثيراً ما عوّل التجار على التحاويل (التحويلات) والسفاتج المالية في معاملاتهم"[2]. ولم تقتصر منافع التجارة على الربح، وتبادل السلع، بل ترافق معها تعارف بين العرب المسلمين والأمم الأخرى، وازدياد احتكاكهم وتلمسهم لمناحي حياتهم المختلفة، فكانت بالنهاية وسيلة لتبادل الأفكار، والتجارب، والخبرات الثقافية، ولنقل الثقافات، واستعارة بعض جوانبها، فكانت العلاقة بين العرب المسلمين وبين الأمم الشرقية هذه، علاقة إعجاب وتنافس، لم يرتق يوماً إلى درجة العداء، والحذر، مثل الذي حمله العرب عن جيرانهم الأوروبيين في الشمال، وعلى أطراف المتوسط .

ولمّا كان كل تاجر رحالة بحكم مهنته، فإن الكثير من التجار العرب في المحيط الهندي جمع بين معرفته لأثمان السلع، وأنواع النقود، والبيوتات التجارية، وطرائق الدفع، والمعاملات، وبين اكتساب الخبرة بمعرفة البشر الذين تعامل معهم، وخبر طباعهم، وعاداتهم، وأديانهم، وسلوكياتهم الإجتماعية، وقدّم العرب المسلمون أبهى النماذج عن هؤلاء الرجال: التجار، الرحالة أمثال سليمان التاجر، والسيرافي الذي دوّن سيرته فضلاً عن سيرة سليمان وهناك أيضاً صاحب (عجائب الهند والصين)، الذي دوّن ملاحظات

---

(1) ابن بطوطة، الرحلة ، المصدر السابق ، ص ٤٤٤.

(2) ابن بطوطة، الرحلة ، المصدر نفسه، ص ٦٠٢.

البحارة ومعارفهم، ودمجها بمعارفه هو نفسه.

أثر الملاحة العربية في حضارة الشرق الأقصى

فضلاً عن دور الملاحة العربية في نقل السلع والبضائع التجارية بين بلدان الشرق والشرق الأقصى وبين أقاليم الدولة العربية الإسلامية، الأمر الذي حقق ارتباطاً تجاريّاً واقتصاديّاً من خلال انتقال السلع والبضائع والعملات النقدية المتداولة في الأسواق المختلفة، كان لهذا الاتصال التجاري الاقتصادي آثار حضارية كبيرة من أبرزها انتشار الدين الإسلامي والثقافة العربية الإسلامية في بعض الجهات من بلدان الشرق الأقصى، حيث تكونت جاليات عربية إسلامية استقرت ونمت في كثير من أطراف الصين والهند. وقد أدّى التجار العرب المسلمون وهذه الجاليات دوراً كبيراً في نشر الإسلام بهذه المناطق البعيدة [1]. كما أحدث هذا الاختلاط آثاراً اجتماعية كثيرة في المجتمعات، حيث شاعت اللغة والعادات والتقاليد والأسماء العربية. ولم يقتصر تأثير التجار والجاليات على عامة الناس في المجتمعات الآسيوية، بل تعدّى تأثيرها إلى الحكام والملوك في بلدان الشرق الأقصى. فكثيراً ما كان يدخل الحكام في الإسلام بفعل لقاء يجري بينهم وبين بعض التجار العربي المسلمين [2]. مقابل ذلك، نقل التجار العرب المسلمون إلى الدولة العربية الإسلامية مختلف الصناعات والعلوم التي أسهمت في تطوير الحضارة العربية الإسلامية وازدهارها، فصناعة الورق وفنون الزخرفة وصناعة النسيج وكثيراً من المحاصيل الزراعية التي نقلت من الشرق لزرعها في مناطق مختلفة من الدولة العربية الإسلامية [3].

---

(1) الألوسي، تاريخ الإسلام، المرجع السابق، ص١٤٥ ـ ١٤٦؛ السامر، الأصول التاريخية، المرجع السابق، ص ٢١؛ السعدي، المرجع السابق، صص٢٣٧ و ٣٥٠؛ غوستاف لوبون، حضارة العرب، ترجمة عادل زعيتر، القاهرة ١٩٤٨، ص ٦٦٣.

(2) المسعوديّ، المصدر السابق، ج ٢، ص ٦.

(3) الألوسي، تجارة العراق البحرية، صص. ١٤٢ ـ ١٤٤؛ الألوسي، التاريخ الإسلامي، صص. ١٩٢ ـ ١٩٤؛ السامر، الأصول التاريخية، صص. ٤٩ ـ ٥٢.

الفصل الثالث عشر

التجارة البحرية الخليجية مع

سواحل شرق افريقيا

كان للعرب صلات تجارية واسعة بالسواحل الشرقية لقارة افريقيا المطلة على المحيط الهندي، أو ما كان يعرف بأرض (السواحل) ، أو بأرض (الزنج) ، وتمتد من (مقديشو) شمالا الى ما يسمى بجمهوريته (موزمبيق) جنوبا، وتشمل سواحل (كينيا) و(تنزانيا) [١] ، وهي معروفة الى اليوم بهذا الاسم وبخاصة المنطقة الممتدة من مقديشو في الشمال إلى سُفالة (Sofala) [٢] في الجنوب، وكانت مرافئ وموانئ الساحل الشرقي ، البوابات التي دخلت منها الحضارة الإسلامية والروابط التجارية الثقافية إلى داخل الهضبة في شرق إفريقيا.

و لقد يسرت الطبيعة المناخية لشرق إفريقيا للملاحين العرب التجارة مع شرق إفريقيا بأقل جهد، ونقصد بذلك حركة الرياح الموسمية التي تهب على منطقة

---

(١) حسن صالح شهاب ، البعد الجغرافي للملاحة العربية في المحيط الهندي، إصدار وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط ١٩٩٤ ، ص٧..

(٢) يعتقد أن اسم سفالة أشتق من اللغة العربية وتعني الأرض السفلى، أي أسفل الساحل الأفريقي الشرقي سفالة واحدة من أقدم الموانئ في جنوبي أفريقيا في القرون الوسطى. ونشأت سفالة في حوالي عام ٧٠٠م، وعرفها العرب منذ عام ٩١٥م، وكانت واحدة من مراكز التجارة على الساحل الأفريقي، و ميناء رئيسيا" لمملكة مونوموتابا (موتابا) القديمة التي امتدت بين نهري الزامبيزي وليمبوبو بجنوبي أفريقيا على أرض ما يسمى اليوم دولة زيمبابوي وموزمبيق. The Horizon history of Africa, Volume 1 page 143.

المحيط الهندي . حيث مكنت الملاحين العرب من القيام برحلتين منتظمتين في السنة، ففي شهر نوفمبر/ تشرين الثاني من كل سنة تندفع الرياح نحو الجنوب الغربي فتخرج السفن من الخليج العربي والبحر الاحمر ، إلى المحيط الهندي ثم تسير بمحاذاة الساحل الإفريقي الشرقي وفي شهر أبريل/ نيسان من كل سنة تنعكس العملية، إذ تبدأ الرياح بالهبوب من الجنوب والجنوب الغربي بحيث تمكن السفن العربية من العودة إلى أوطانها في سواحل الخليج العربي والبحر الاحمر، محملة بسلع إفريقية متنوعة [1]. حيث كان مسالك الابحار الى السواحل الافريقية تتسم بأخطار ملاحية جمة نجد وصفها في مؤلفات بعض الرحالة والجغرافيين العرب كالمسعودي ، ففي كتابه أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، يقول المقدسي: " ومن المنام (يعني مضيق باب المندب) "يتلجج البحر الى عمان ، وترى ما ذكر الله امواجا كالجبال الرأسيات إلا إنه سليم في الذهاب مخوف في الرجعة من العطب والغرق " [2].

وقد جلب الملاحون العرب المسلمون من موانئ سواحل شرق إفريقيا أهم السلع والبضائع الرائجة فيها، خاصة الثمينة؛ فجلبوا العاج والذهب والنحاس والتوابل والعطور والأطياب والعبيد[3]. وقد كان التجار العرب المسلمون يؤمنون حاجات الدولة العربية الإسلامية من هذه البضائع، فضلاً عن قيامهم بنقل هذه السلع إلى بلدان الشرق الأقصى، " حيث يشترون العاج ويحملونه إلى الصين" [4].

---

(1) صحيفة الوسط البحرينية - العدد ١٣٧٦ - الثلاثاء ١٣ يونيو ٢٠٠٦م الموافق ١٦ جمادى الأولى ١٤٢٧هـ.

(2) المقدسي ، احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، المصدر السابق ، ص ١١- ١٢.

(3) الشامي، المرجع السابق، ص١١٨ - ١٢٠.

(4) المسعودي ، مروج الذهب، المصدر السابق، ج ٢، ص. ٦؛ الحوراني، العرب والملاحة، ص ٢٣٠؛ محمد عبد الله النقيرة، انتشار الإسلام المرجع السابق، ص ٢٣.

وكانت معظم واردات الهند والصين تأتي إليهم بواسطة العرب من إفريقيا، فنقل العرب اللبان والبخور وسن الفيل والعاج والرقيق والذهب من شرق إفريقيا[1].

الا أنه من الضروري الاشارة الى ميناء عدن الذي شكل محطة مهمة للملاحين والتجار العرب فهي ميناء واقع بالقرب من مدخل البحر الأحمر ، وقد أطلق على الخليج القريب منه هذا الاسم فيما بعد . وكان ميناء عدن نقطة ترانزيت للتجارة في البحر الأحمر حيث تتوقّف السفن العابرة من شرق آسيا نحو أفريقيا وأوروبا والعكس وتتزود بالمؤن والماء العذب. وكما هو معروف فإن عدن تقع على طريق البخور البري واشتهرت بالبخور واللبان.

وعلى الرغم من جدب أرض عدن وعدم توفر المياه العذبة ، وشدة القيظ والحرارة التي اشتهرت بها ، حتى ان ابن بطوطة قال عنها " هي مدينة كبيرة لا زرع بها ولا شجر ولا ماء " [2] . لكنها تعد من أكبر المراكز التجارية حتى انها أصبحت تتحكم بدخول السفن وخروجها من باب المندب لأنها تقع في الطرف الجنوبي الشرقي منه ، ويتم فيها تبادل السلع الشرقية والغربية وكأنها تعتبر الحد الفاصل بين سير سفن الخليج العربي الضخمة المحملة بالتوابل والأعشاب الطبية والحرير واللبان والصمغ وأخشاب الصندل ، والى غير ذلك من السلع، وسفن البحر الأحمر الأصغر حجماً والتي كانت تحمل البضائع المصرية والأوربية مثل النحاس والزئبق والصبغة الحمراء والمرجان والمنسوجات الصوفية والحريرية وغيرها وتلتقي هذه وتلك في عدن. فهي مركز لتبادل السلع، وتجمع تجارات المحيط الهندي ، البحر

---

(1) الأعظمي، المرجع السابق، ص. ١٣٠؛ السعدي، الإبلة، المرجع السابق ، ص٢٥٥ ــــ ٢٥٦.

(2) ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ج١ ، ص ١٥٩.

المتوسط ، والساحل الشرقي لأفريقيا ، وان كان ذلك لم يمنع بعض السفن الضخمة من المرور في البحر الأحمر حاملة منتجات الشرق الأقصى لتصل الى جدة[1] أو لتبحر مباشرة الى موانئ الساحل الشرقي لأفريقيا.

اما أهم موانئ الساحل الشرقي لأفريقيا التي كانت السفن العربية تقصدها وتتجمع بها للتجارة ، ميناء مقديشو الذي يقع على ساحل أفريقيا الشرقي. ومقديشو مدينة عظيمة وسلطانها يطلقون عليه لقب: الشيخ .

ومن عادات هذا الميناء أنه متى وصل مركب يصعد اليه مندوب السلطان فيسأل عن المركب من أين قدم؟ ومن صاحبه ؟ ومن رئيسه ؟ وما حمله ؟ ومن فيه من التجار وغيرهم ؟ فمن استحق أنزله السلطان عنده[2] وعند ميناء مقديشو تجتمع تجارات الصومال والحبشة والسودان وشرق أفريقيا[3].

وكانت السفن تصله من الهند ومن عدن[4] ، منها محملة ريش النعام والصندل والآبنوس والعنبر والعاج [5] ، والذهب والشمع[6] .

ومن موانئ الساحل الافريقي الشرقي ميناء مـالنـدي ويقع في تنزانيا حالياً ، وقد جلب التجار العرب منه مع سفن التجار القادمة من الهند والمحملة بالمنسوجات التي تستبدل بالذهب والعاج والزئبق والشمع. وكانت مـالنـدي مركزاً تجارياً لسلع

---

(1) لمى فائق أحمد ، النشاط التجاري في البحر الأحمر خلال العصر العباسي ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية / ابن رشد ، جامعة بغداد ، ٢٠٠٢ ، ص ٢١..

(2) ابن بطوطة ، المصدر السابق ، ج١ ، ص ١٦٠.

(3) شوقي عبد القوي عثمان ، المرجع السابق ، ص ١٦٥.

(4) نعيم زكي فهمي ، المرجع السابق ، ص ١٧٦.

(5) شوقي عبد القوي عثمان ، المرجع السابق ، ص ١٦٥.

(6) نعيم زكي فهمي ، المرجع السابق ، ص ١٧٦.

داخل القارة حيث ترد اليها لتتولى بيعها لتجار المحيط الهندي[1]. كما قصد التجار العرب جزيرة مدغشقر، الواقعة قبالة الساحل الشرقي لأفريقيا وهي أخصب جزر العالم ، وقد وصل الإسلام إلى جزيرة مدغشقر عن طريق الدعوة التي قام بها التجار والمهاجرون المسلمون إليها ، فالدعوة الإسلامية وصلتها بالسلم . ويعمل سكانها بالتجارة والصناعة واشتهرت بإنتاج خشب الصندل والعنبر. ونظراً لثراء الجزيرة بالمنتجات الطبيعية، كان يفد اليها كثير من السفن من مختلف البلدان ويجلب التجار معهم الديباج المقصب والحرير ذو الرسومات البديعة والتي تباع او تقايض مع سلع الجزيرة.

أما الجزيرة الكبيرة الاخرى التي قصدها التجار والملاحون العرب فهي جزيرة سقطرى التي تقع عند مدخل خليج عدن ، وقد اشتهرت سقطرى بالصبر الذي انتسب اليها كما ، اشتهرت بالعنبر ، والصمغ . وكانت الجزيرة مرسى للسفن المتجهة الى عدن ، كما كانت ملجأً لبعض القراصنة . والى جانب هذه الموانئ المهمة هناك على الساحل الأفريقي ، كثير من الموانئ مثل زيلع ، بربرة ، زنجبار[2] ، براو وغيرها من الموانئ المشهورة بمغاصات اللؤلؤ [3].

([1]) شوقي عبد القوي عثمان ، المرجع السابق ، ص ١٦٨.

([2]) زنجبار اسم يطلق على مجموعة جزر واقعة بالمحيط الهندي تابعة لتنزانيا في شرق أفريقيا وتبتعد عن الساحل المسمى تنجانيقا ٣٥ كلم (٢٥ ميلا) ، الجزر الرئيسية التي تشكل أرخبيل زنجبار هي أنغوجا وجزيرة بمبا وتومباتو ومافيا من بين ٥٢ جزيرة من الجزر، منها ٢٧ جزيرة صغيرة تتوزع حول بمبا، و زنجبار كلمة عربية محرفة أصلها بر الزنج، وتسمى الجزيرة الكبرى (زنجبار) باللغة السواحلية: أنغوجا وهي مركبة من كلمتين أنغو ومعناها المنسف وجاء ومعناها امتلاء..

([3]) شوقي عبد القوي عثمان ، المرجع السابق نفسه، ص ١٧١.

الصلات الاسلامية مع سواحل شرق افريقيا

لقد ارتبطت سواحل شرق إفريقيا ارتباطاً وثيقاً ببلاد العرب، وأقدم اتصال عرفته شرق إفريقيا ببلاد العرب كان اتصال شعبي وادي الرافدين في عهد سيرجون الأكادي الذي حكم العراق في عام ١٧٠٩ ق. م[١] . كما وفد السبئيون، وهم عرب جنوب شبه الجزيرة العربية إلى الساحل الشرقي لإفريقيا بغرض التجارة، واختلطوا بأهل الساحل، وتصاهروا معهم، في منتصف الألف التي سبقت ميلاد المسيح عليه السلام، وبدأ الطابع العربي يظهر على الساحل[٢]. وبظهور الإسلام في القرن السابع الميلادي أخذت الصلات مع ساحل شرق إفريقيا طابعاً يختلف عن فترة ما قبل الإسلام؛ حيث كان الساحل الشرقي لإفريقيا ملاذاً للفارّين إليه من شبه الجزيرة العربية في القرون الأولى لانتشار الدعوة الإسلامية، فكانت الهجرة الأولى إلى الحبشة، وذلك حينما قال صلى الله عليه وسلم لأصحابه: " تفرقوا في الأرض؛ فإن الله سيجمعكم"، قالوا: إلى أين نذهب؟ قال: "ها هنا" وأشار بيده الشريفة إلى أرض الحبشة، " فإن بها ملكاً لا يُظلم عنده أحد، وهي أرض صدق، حتى يجعل الله فرجاً مما أنتم فيه"، فخرج عند ذلك المسلمون من أصحاب رسول الله صلى الله عليه وسلم إلى أرض الحبشة بحراً"، فكانت أول هجرة في الإسلام[٣] بواسطة السفن الى ارض الحبشة. ثم في عصور إسلامية لاحقة في عهد الخليفة

---

(١) محمد حسن الزبيدي: هجرة العرب المسلمين إلى شرق إفريقيا، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٢٣ لعام ١٩٨٣م، ص ٩٦..

(٢) محمود محمد الحويري، ساحل شرق إفريقية في فجر الإسلام حتى الغزو البرتغالي، مطبعة القاهرة الجديد ، القاهرة ١٩٨٦م ، ص ٣.

(٣) ابن هشام: السيرة النبوية، دار الكتاب العربي ، لبنان، بيروت ١٩٨٩م، ص ٣٤٩.

الأموي عبد الملك بن مروان (٦٥هـ- ٨٦ هـ) جاءت هجرات عربية فراراً من التنكيل والبطش السياسي في دولة بني أمية إلى شرق إفريقيا، ودعموا جهود تأسيس المدن الإسلامية بعد أن انضموا لمن سبقهم.

وفي الفترة من (٧٥هـ– ٨٥ هـ) كانت أبرز الهجرات السياسية المكوّنة من سليمان وسعيد أبناء عباد بن الجلندة من قبيلة الأزد العمانية، والتي كانت تحكم عمان في فترة بني أمية، وقد كانوا يؤيدون عبد الله بن الزبير في ثورته في خلافة عبد الملك بن مروان، وكان عبد الملك بن مروان قد وجّه إليهم الحجاج بن يوسف الثقفي (٧٥هـ / ٦٩٤م)، فكان ملاذهم منه ساحل إفريقيا الشرقي. ثم كانت هجرات الزيدية من اليمن في(٧٥٧م)، فانتشروا في ساحل بنادر، وتوغلوا في الداخل، واتسع ملكهم حتى ضم مدينة مقديشو، وهي مدينة أسّسها العرب المسلمون[١].

وقد شهدت المنطقة هجرات وتحولات سكانية، وأبرز من هاجروا إليها أهل عمان وأهل حضرموت الذين استوطنوا بعض الجزر والمناطق الساحلية في هجرات صغيرة، فطبعت المنطقة بلغتها ودينها كما اختلطوا بالسكان المحليين، ثم توالت هجرات من الإحساء والبحرين وعمان وحضرموت واليمن بشكل أوسع بهدف الاستيطان الدائم[٢].

استناداً لما سبق فإن العرب المسلمين سيطروا على الساحل الافريقي الشرقي ، وبسطوا نفوذهم، وشيّدوا مدناً على طول الساحل بالرغم من عدم وجود وحدة سياسية تجمع كل هذه المدن. وقد كان لوجودهم الأثر الواضح، فهم الذين أخذوا

---

(١) محمد حسين الزبيدي، مرجع سبق ذكره، ص ٧.

(٢) محمد حسين الزبيدي، المرجع السابق نفسه ، ص ١٠٤.

بأيدي السكان الأصليين في مسالك الحضارة، وأضفوا على حياتهم طابعاً ثقافياً واجتماعياً وإسلامياً، وظهر في المنطقة مجتمع جديد نتيجة لامتزاج الدماء العربية بالدم الإفريقي، وعُرف المجتمع بالمجتمع السواحلي، وتفرد بمميزاته الثقافية.

وباستقرار هذه الجماعات الاسلامية في شرق إفريقيا التي استفادت في ادامة وجودها وتثبيت دعائم نفوذها من الانشطة التجارية البحرية بالدرجة الاساس والصلات التي كانت لها مع الموانئ العربية الاسلامية وخصوصاً موانئ الخليج العربي فظهرت إرهاصات قيام الممالك الإسلامية في شرق إفريقية؛ ومنها (إمارة شوا) التي قامت في أرض الحبشة في القرن الأول الهجري، أنشأها المهاجرون من بني مخزوم وعمرت حوالي أربعة قرون من الزمان. وكذلك (إمارة لامو) التي أنشأها أزد عمان بزعامة سعيد وسليمان بن عباد بن الجلندة ٦٨٤م، وهي من أقدم الإمارات ظهوراً في المنطقة[1]. ومن الممالك التي اسسها التجار والبحارة المسلمون مملكة مقديشو ٩٠٨م التي أسّسها أفراد من قبيلة بني الحارث، وقد ساد مقديشو الرخاء .وقد نشأت بعد ذلك سلطنات عُرفت باسم (ممالك الطراز الإسلامي) في منطقة القرن الإفريقي، وقد عُرفت بـ(بلاد الزيلع)، وهي البلاد المقابلة لبر اليمن على أعالي بحر القلزم والمحيط الهندي، وقد عُرفت باسم «ممالك الطراز» لأنها على جانبي البحر كالطراز له، وهي مملكة ايفات أو أوفات و جبرت، ومملكة هدية،

---

(1) عوض الكريم إبراهيم نور الدين: أبحاث الندوة العالمية عن التعليم الإسلامي، جامعة الملك فيصل - أنجمينا ١٤٢٥هـ.

مملكة داراو، مملكة بالي، مملكة اربيني، مملكة شرخا، مملكة دارة[1]. وقد ازدهرت في ممالك ومدن الساحل الافريقي الشرقي ، تجارة البحر، واعتمد أهل الساحل على الذهب والحديد في معاشهم، وكان سوقه الاساسي في مدينة سفالة ، وهي واحدة من أقدم الموانئ في جنوبي أفريقيا في القرون الوسطى. وقد كانت ميناء رئيس لمملكة مونوموتابا (موتابا) القديمة التي امتدت بين نهري الزامبيزي وليمبوبو بجنوبي أفريقيا على أرض ما يسمى اليوم دولة زيمبابوي وموزمبيق. وكانت سفالة مصدراً للذهب الذي يدخل الدولة الإسلامية، حتى عُرفت (بسفالة الذهب) ، ونقلت المعادن كالعاج والذهب والمحاصيل وريش النعام، العسل، الجلود، اللؤلؤ، اللبان، الموز والصمغ، فراجت هذه البضائع في بلاد الشام والعراق، وأضحت منسي وزنجبار وكلوة، كالمدن الفينيقية التي اشتهرت في البحر المتوسط كصيدا وصور. وعمّ الرخاء، وارتفعت مستويات الحياة، وانتشر الإسلام واللغة العربية.

(1) نشأة الممالك والدويلات الإسلامية في إفريقيا.. ممالك وسلطنات الطراز الإسلامي في شرق إفريقيا، الشبكة العنكبوتية..

بعد الاستعانة بالله العزيز القدير تم هذا الجهد بحمد الله وتوفيقه

وصلى الله على سيدنا محمد وآله وسلم

المصادر والمراجع

١. القرآن الكريم .

المصادر العربية

٢. الابشيهي (ت ٨٥٢ هـ / ١٤٤٨ م) ، شهاب الدين محمد بن احمد ، المتطرف من كل فن مستظرف ، نشرة وشرحه ، عبد الحميد احمد حنفي ، القاهرة، (د. ت)؛ وطبعة دار مكتبة الحياة للطباعة والنشر ، لبنان ، بيروت١٩٩٢ م – ١٤١٢هـ.

٣. ابن ابى الحديد (ت ٦٥٥هـ) عز الدين عبدالحميد بن هيبة الله بن أبي الحديد ، شرح نهج البلاغة ، بيروت : دار الأندلس د.ت.

٤. ابن إسحاق (ت١٥١ هـ/ ٧٦٨م)، الإمام أبو بكر محمد بن اسحاق بن يسار بن خيار المدني ، السيرة النبوية، تحقيق: أحمد فريد المزيدي ، الناشر: دار الكتب العلمية ، بيروت ٢٠٠٤.

٥. ابن الاثير (ت٦٣٠هـ/ ١٢٣٣م) عز الدين أبو الحسن علي بن محمد بن عبد الكريم بن عبد الواحد الشيباني الجزري، أسد الغابة في معرفة الصحابة ، تحقيق، علي محمد معوض و عادل أحمد عبد الموجود ، الناشر : دار الكتب العلمية ، ط١ ، بيروت ١٩٩٤ م.

٦. ابن الأثير(ت٦٣٠هـ/ ١٢٣٣م) عز الدين أبي الحسن علي بن محمد بن عبد الكريم الجزري الموصلي الشيباني، الكامل في التاريخ، دار الفكر ، بيروت ١٩٧٨ ، وطبعة دار صادر، بيروت، ٢٠٠٨م .

٧. ابن الاكفاني (ت ٨٠٣ هـ) ، أبو عبد الله شمس الدين محمد بن إبراهيم الأنصاري نخب الذخائر في أحوال الجواهر ، نشر وتحقيق ، انستاس. الكر ملي، القاهرة، ١٩٣٩ م، .

٨. ابن الجوزي(ت ٥٩٧ هـ)، أبو الفرج عبد الرحمن بن أبي الحسن علي بن محمد القرشي التيمي البكري، المنتظم في تاريخ الأمم والملوك ، دراسة وتحقيق محمد عبد القادر عطا ومصطفى عبد القادر عطا، راجعه وصححه نعيم زرزور، دار الكتب العلمية ، بيروت ، لبنان، الطبعة الأولى/ ١٤١٢هـ-١٩٩٢م.

٩. ابن الخطيب(ت٧٧٦هـ / ١٣٧٤م) شهاب الدين بن محمد بن عبد الله التلمساني ، أعمال الأعلام ، القسم الثالث ، تحقيق الدكتور أحمد مختار ألعبادي و محمد إبراهيم الكتاني ، مطابع دار الكتاب، المغرب ، الدار البيضاء ١٩٦٤.

١٠. ابن الزبير (ت٦٥٤هـ/ ١١٦٧م) القاضي الرشيد احمد بن علي بن إبراهيم ، الذخائر والتحف، تحقيق: د. محمد حميد الله، تقديم ومراجعة: د. صلاح الدين المنجد، دائرة المطبوعات للتوزيع والنشر الكويت، ١٩٥٩م. .

١١. ابن الطقطقي (ت ٧٠٩هـ)، محمد بن علي المعروف بابن طباطبا، الفخري في الآداب السلطانية والدول الإسلامية، المكتبة التجارية الكبرى، القاهرة ١٩٢٧

١٢. ابن العربي (ت ٥٤٣هـ) محمد بن عبدالله بن محمد المعافري، المشهور بالقاضي أبو بكر ابن العربي الإشبيلي المالكي ، العواصم من القواصم في تحقيق مواقف الصحابة بعد وفاة النبي صلى الله عليه وسلم ، تحقيق الدكتور عمار

طالبي ، الناشر: مكتبة دار التراث، مصر ،القاهرة، الطبعة الأولى ١٤١٧هـ - ١٩٩٧م".

١٣. ابن العماد (ت ١٠٨٩ هـ/ ١٦٧٩ م)، عبد الحي بن أحمد بن محمد ابن العماد العكري الحنبلي، أبو الفلاح ، شذرات الذهب ، تحقيق: عبد القادر الأرناؤوط و محمود الأرناؤوط ،الناشر: دار ابن كثير، دمشق ١٤٠٦هـ – ١٩٨٦م .

١٤. ابن الفقيه الهمذاني (ت ٢٩٠هـ/ ٩٠٢م) أبو بكر، أحمد بن محمّد بن إسحاق بن إبراهيم الهمذاني، الشهير بابن الفقيه ، البلدان ، من سلسلة المكتبة الجغرافية العربية، طبع دي غوية ،ليدن ١٨٨٥م .

١٥. ابن الكلبي(ت ٢٠٤ هـ) ، أبو المنذر هشام بن محمد بن السائب بن بشر بن عمرو بن الحارث بن عبد الحارث الكلبي ، جمهرة النسب، تحقيق محمود فردوس العظم، عالم الكتب للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٨٦ م .

١٦. ابن المجاور (ت ٦٩٠ هـ / ١٢٩١ م) يوسف بن يعقوب بن محمد بن علي الشيباني الدمشقي، أبو الفتح، جمال الدين ابن المجاور، صفة بلاد اليمن ومكة وبعض الحجاز المسماة تاريخ المستبصر، تحقيق : ممدوح حسن محمد ، الناشر مكتبة الثقافة الدينية ، القاهرة ١٩٩٣.

١٧. ابن النديم (ت ٣٨٥ هـ/ ٩٩٨م)، أبو الفرج محمد بن اسحاق بن محمد بن اسحاق الوراق البغدادي ، الفهرست، ط٢، دار المعرفة بيروت ، لبنان الطبعة ١٤١٧ هـ - ١٩٩٧ م.

١٨. ابن الوردي(ت ٨٥٢هـ/ ١٤٤٧ م) ، سراج الدين أبو حفص عمر بن المظفر بن الوردي، ، خريدة العجائب وفريدة الغرائب ، المحقق : أنور محمود زناتي ،الناشر : مكتبة الثقافة الإسلامية ، القاهرة ٢٠٠٨ م.
١٩. ابن بطوطة (ت ١٣٧٧م)، محمد بن عبد الله اللواتي الطنجي، رحلة ابن بطوطة "تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار"، دار الشرق العربي، بيروت، دون تاريخ.
٢٠. ابن تغري(ت/ ٨٧٤هـ) ، أبو المحاسن يوسف بن تغري بردي الأتابكي ، النجوم الزاهرة في ملوك مصر والقاهرة ، تحقيق : المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة ، وزارة الثقافة والإرشاد القومي ـ القاهرة ١٣٨٣هـ/ ١٩٦٣م .
٢١. ابن جبير (ت٦١٤هـ/ ١٢١٧م) محمد بن احمد الكناني الأندلسي البلنسي ، رحلة ابن جبير ، ط٢ ، بريل ، ليدن ١٩٠٧م؛ وطبعة دار صادر، بيروت، ١٩٥٩م.
٢٢. ابن حبان (ت ٣٥٤هـ)، محمد بن حبان بن أحمد بن حبان بن معاذ بن مَعْبدَ، التميمي، أبو حاتم، الدارمي، البُستي ، الثقات ، تحقيق ، محمد عبد المعيد خان، الناشر: دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد الدكن الهند ،الطبعة: الأولى، ١٣٩٣ه / ١٩٧٣م .
٢٣. ابن حبيب (ت ٢٤٥ هـ / ٨٥٩ م)، أبو جعفر بن حبيب بن أمية الهاشمي البغدادي ، المحبر ، تحقيق د . ايلزة ليختن شتيتر ، بيروت ١٩٤٢ .

٢٤. ابن حجر العسقلاني (ت ٨٥٢ هـ) أحمد بن علي بن حجر أبو الفضل العسقلاني الشافعي ، فتح الباري شرح صحيح البخاري ، دار المعرفة ، بيروت، ١٣٧٩هـ.
٢٥. ابن حجر العسقلاني (ت ٨٥٢هـ/ ١٤٤٨م)، أبو الفضل أحمد بن علي بن محمد بن أحمد بن حجر العسقلاني ، الاصابة في تمييز الصحابة، مراجعة : علي محمد البجاوي ، دار الجيل ، بيروت ١٩٩٢م.
٢٦. ابن حجر العسقلاني (ت٨٥٢هـ-١٤٥٦م)، أحمد بن علي بن حجر أبو الفضل العسقلاني الشافعي ، الدرر الكامنة في أعيان المائة الثامنة، القاهرة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة ١٩٤٥.
٢٧. ابن حزم(ت٤٥٦ هـ/ ١٠٦٣م) ، أبو محمد علي بن أحمد بن سعيد بن حزم الأندلسي القرطبي الظاهري ، جمهرة أنساب العرب ، تحقيق : عبد السلام محمد هارون ، طبع : دار المعارف بالقاهرة ، الطبعة الرابعة عام ١٣٩٧هـ ، وطبعة من تحقيق ليفي بروفنسال ،القاهرة ١٩٤٨.
٢٨. ابن حوقل(ت٣٦٧هـ / ٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، كتاب صورة الأرض ، ط٢ مطبعة بريل، ليدن ١٩٣٨ ، وطبعة مكتبة دار الحياة ، بيروت ١٩٩٢.
٢٩. ابن حوقل(ت٣٦٧هـ / ٩٧٧م) أبو القاسم محمد البغدادي الموصلي النصيبي، المسالك والممالك ، تحقيق ميخائيل أماري ، باريس ١٨٤٥م.
٣٠. ابن خرداذبة (ت٣٠٠هـ/ ٩١٢م) أبو القاسم عبيد الله بن عبد الله ، المسالك والممالك ، طبعة دي غوية ،بريل ١٨٨٩م .

٣١. ابن خلدون (ت٨٠٨هـ/ ١٤٠٥م)عبد الرحمن بن محمد؛ تاريخ ابن خلدون المسمى بكتاب العبر ،وديوان المبتدأ والخبر ،في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر ، تحقيق الدكتور يوسف اسعد داغر. مكتبة المدرسة ، دار الكتاب اللبناني ، بيروت ١٩٦٨ .
٣٢. ابن خلدون (ت٨٠٨هـ/ ١٤٠٥م)عبد الرحمن بن محمد؛ مقدمة ابن خلدون ، تحقيق الدكتور علي عبد الواحد وافي ، مطبعة لجنة البيان العربي ،القاهرة ١٩٦٨، وطبعة دار القلم، بيروت ١٩٨٦.
٣٣. ابن خلكان (ت٦٨١هـ/ ١٢٨٢) شمس الدين أبو العباس احمد بن محمد إبراهيم البرمكي الاربلي، وفيات الأعيان ، تحقيق الدكتور إحسان عباس ،نشر دار الثقافة ، بيروت ،١٩٧٢ م ؛ وطبعة المطبعة الميمنية بمصر ١٣١٠هـ.
٣٤. ابن خياط(ت ٢٤٠هـ)، أبو عمرو خليفة بن خياط ، تاريخ خليفة بن خياط، تحقيق: أكرم ضياء العمري، مطبعة الآداب، النجف الأشرف، ١٩٦٧م .
٣٥. ابن رزيق (ت١٢٩١ هـ)، حميد بن محمد ، الشعاع الشائع باللمعان في ذكر أئمة عمان ، تحقيق عبد المنعم عامر ، سلطنة عمان ١٩٨٤ .
٣٦. ابن رستة (ت ٣٠٠ هـ / ٩١٢ م) ، أحمد بن عمر، أبو علي ابن رسته ، الأعلاق النفيسة ، تحقيق دي خويه، مطبعة بريل، ليدن ١٨٩٢م.
٣٧. ابن سعد (ت٢٣٠هـ/ ٨٤٥ م) ، أبو عبد الله محمد بن سعد بن منيع الهاشمي بالولاء، البصري، البغدادي المعروف بابن سعد ، الطبقات الكبرى ، تحقيق، إحسان عباس، دار صادر ، بيروت، ١٩٦٨م .

٣٨. ابن سعيد المغربي(ت ٦٨٥ هـ/ ١٢٨٦م) نور الدين أبو الحسن علي بن موسى العنسي ، كتاب الجغرافية، تحقيق إسماعيل العربي، المكتب التجاري للطباعة والنشر، بيروت ١٩٧٠.

٣٩. ابن سيدة (ت ٤٥٨هـ/ ١٠٦٥م) ، أبو الحسن علي بن إسماعيل ، المخصص، المطبعة الأميرية ، بولاق مصر ١٣١٨هـ.

٤٠. ابن عبد البر(ت ٤٦٣هـ) أبو عمر يوسف بن عبد الله بن محمد بن عبد البر بن عاصم النمري القرطبي ، الاستيعاب في معرفة الأصحاب، تحقيق علي محمد البجاوي ، دار الجيل، ط١، بيروت١٩٩٢ م .

٤١. ابن عبد الحكم (٢٥٧ هـ/ ٨٧٠ م) ، أبو القاسم عبد الرحمن بن عبد الله عبد الحكم بن أعين القرشي المصري ، فتوح مصر واخبارها ، تحقيق : محمد الحجيري ، دار الفكر ، بيروت ١٤١٦هـ/ ١٩٩٦م .

٤٢. ابن فضل الله العمري(ت ٩٤٩هـ) ، شهاب الدين احمد بن يحيى، مسالك الابصار في ممالك الامصار، تحقيق: د. أحمد عبد القادر الشاذلي. اصدار المجمع الثقافي ، أبو ظبي ٢٠٠٣.

٤٣. ابن كثير (ت٧٧٤هـ/ ١٣٧٢م)عماد الدين أبو الفداء إسماعيل بن عمر ابن كثير الدمشقي ، الاجتهاد في طلب الجهاد ، نشر جمعية النشر والتأليف الأزهرية : مطبعة أبي الهول ، القاهرة ١٣٤٧هـ ؛ وطبعة من تحقيق، عبد الله عبد الرحيم عسيلان ، ط١ ، الناشر، مؤسسة الرسالة، بيروت ١٩٨١ .

٤٤. ابن كثير (ت٧٧٤هـ/ ١٣٧٢م)عماد الدين أبو الفداء إسماعيل بن عمر بن كثير الدمشقي ؛ البداية والنهاية في التاريخ ، مطبعة السعادة ، القاهرة ١٣٥١-١٣٥٨هـ ؛ وطبعة مكتبة المعارف ، بيروت ١٩٧٧م.
٤٥. ابن منظور (ت ٧١١ هـ/ ١٣١١ م) ابو الفضل محمد بن مكرم ، لسان العرب ، قدم له الشيخ عبد الله العلايلي ، دار لسان العرب ، بيروت ١٩٧٠ م.
٤٦. ابن هشام(ت٢١٨هـ) ، أبو محمد عبد الملك بن هشام بن أيوب الحميري البصري ، السيرة النبوية لابن هشام، ط٣، تحقيق عمر عبد السلام تدمري ، دار الكتاب العربي ، لبنان بيروت ١٩٩٠م.
٤٧. أبو الفداء، (ت ٧٣٢هـ/ ١٣٣١م) إسماعيل بن علي بن محمود بن محمد بن عمر بن شاهنشاه بن أيوب، كتاب تقويم البلدان تحقيق: رينود و ديسلان، دار صادر، بيروت، طبعة: باريس-١٨٥٠م.
٤٨. أبو الفرج الأصفهاني (ت ٣٥٦هـ)، أبو الفرج بن علي بن الحسين الأصفهاني القرشي الأموي ، كتاب الأغاني ، مصورة عن طبعة دار الكتب، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والطباعة والنشر، القاهرة، د. ت.
٤٩. أبو حيان التوحيدي (ت ٤١٤ هـ / ١٠٢٣ م) ، علي بن محمد بن العباس، كتاب الإمتاع والمؤانسة، صححه وضبطه أحمد أمين وأحمد الزين، منشورات مكتبة الحياة، بيروت، دون تاريخ.
٥٠. أبو يوسف(ت ١٨٢ هـ) يعقوب بن إبراهيم بن حبيب الأنصاري المعروف بأبي يوسف، الخراج ، دار المعرفة ، القاهرة ١٩٧٩.

٥١. ابي عبيد(ت ٢٢٤هـ/ ٨٣٨م) القاسم بن سلام الهروي البغدادي ، الاموال ، تحقيق وتعليق محمد خليل هراس، دار الكتب العلمية ، بيروت ١٩٨٦م.

٥٢. أبي فرج (ت٣٣٧هـ/٩٤٨م) قدامة بن جعفر الكاتب البغدادي ، ثغور الإسلام، نبذ من كتاب الخراج وصنعة الكتابة ، تحقيق دي غوية ، ليدن ١٨٨٩.

٥٣. الإدريسي(ت٥٦٠هـ / ١١٦٤م)أبو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن إدريس؛ نزهة المشتاق في اختراق الآفاق ، بريل ، ليدن ١٨٦٤م ، وطبعة أخرى نشر دوزيه ودي غوية ، لندن ١٩٣٣م.

٥٤. الأزكوى (من علماء القرن ١٢هـ/ ١٨م)، سرحان بن سعيد الأزكوي العماني ، تاريخ عمان المقتبس من كتاب كشف الغمة ، تحقيق عبدالمجيد القيسي ، الناشر : وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط ، عمان ١٩٩٢ م.

٥٥. الإصطخري (ت٣٢٣هـ/ ٩٣٤م) أبو إسحاق إبراهيم بن محمد الفارسي المعروف بالكرخي، مسالك الممالك ، بريل، ليدن ،١٩٦٧.

٥٦. الأصفهاني(ت ٣٥٦ هـ / ٩٦٧ م) ، أبو الفرج علي بن الحسين الأموي القرشي الأصفهاني ، الأغاني ، تحقيق، د. احسان عباس وآخرون ، دار صادر،ط٣ ، بيروت ٢٠٠٨.

٥٧. الأعشى (ت٧ هـ/ ٦٢٩ -٥٧٠ م) هو ميمون بن قيس بن جندل ، ديوان الأعشى ، تعليق محمد حسين ، طبعة دار النهضة ، بيروت ،(د.ت).

٥٨. الأنصاري (ت٧٨٣ هـ / ١٣٨١ م)، أبو عبد الله محمد بن علي بن أحمد بن حديدة الأنصاري ، المصباح المضيء في كتاب النبي الأمي ورسله إلى ملوك

الأرض من عربي وعجمي، تصحيح وتعليق الشيخ محمد عظيم الدين ، عالم الكتب ، بيروت ١٩٨٥ م .

٥٩. البخاري(ت ٢٥٦ هـ/ ٨٧٠ م) محمد بن إسماعيل بن إبراهيم بن المغيرة بن بردزبه الجعفي البخاري ، التاريخ الكبير، المحقق: هاشم الندوي وآخرون ، الناشر: دائرة المعارف العثمانية.

٦٠. بدر الدين محمود العيني (ت ٨٥٥هـ) ، أبو محمد محمود بن أحمد بن موسى بن أحمد بن حسين الغيتابى الحنفي بدر الدين العيني ، عقد الجمان في تاريخ أهل الزمان ، تحقيق د. محمود رزق محمود ، دار الكتب والوثائق القومية ، القاهرة ، ١٤٢٨ هـ / ٢٠٠٧م.

٦١. برزك بن شهريار (ت ٣٤٠ هـ / ٩٥٦ م) ، الناخذاة الرامهرمزي، كتاب عجائب الهند برها وبحرها وجزائرها، تحقيق عبد الله محمد الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي ٢٠٠٠.

٦٢. البغدادي (ت ٤٢٩هـ / ١٠٣٧م)، الإمام أبو منصور، عبد القاهر بن طاهر بن محمد البغدادي التميمي ، الفرق بين الفرق وبيان الفرقة الناجية منهم، ضبطه محمد بدر مطبعة المعارف ، القاهرة سنة ١٩٤٨؛ وطبعة دار الآفاق الجديدة، بيروت، الطبعة الخامسة ١٩٨٢.

٦٣. البغدادي(ت ٧٢٩هـ)، صفي الدين عبد المؤمن ابن عبد الحق ، مراصد الاطلاع على أسماء الأمكنة والبقاع، تحقيق: علي محمد البجاوي، دار الجيل، بيروت، ١٩٩٢م .

٦٤. البكري (ت ٤٨٧هـ)، عبد الله بن عبد العزيز، معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، تحقيق، مصطفى السقا، عالم الكتب، بيروت، عالم الكتب، ١٩٨٣.
٦٥. البكري(ت٤٧٨هـ ـ ١٠٩٤م) عبد الله بن عبد العزيز الأندلسي ؛ المغرب في ذكر بلاد إفريقية والمغرب ، نشر دي سلان، باريس ١٩٦٥.
٦٦. البَلَاذُري (ت٢٧٩هـ / ٨٩٢م) ، أحمد بن يحيى بن جابر بن داود ، أنساب الأشراف ، تحقيق: سهيل زكار ورياض الزركلي، ط١، الناشر: دار الفكر ، بيروت ١٩٩٦ م.
٦٧. البَلَاذُري (ت٢٧٩هـ / ٨٩٢م) احمد بن يحيى بن جابر بن داود، فتوح البلدان ، تحقيق، رضوان محمد رضوان ، دار الكتب للنشر ، بيروت ١٩٨٣ م .
٦٨. البلوي (ت حوالي منتصف القرن الرابع الهجري) ،أبي محمد عبد الله بن محمد المديني البلوي ، سيرة أحمد بن طولون ، مطبعة الترقي، دمشق ١٣٥٨هـ .
٦٩. البيروني (ت ٤٤٠ هـ/ ١٠٤٨م) ، أبو ريحان محمد بن أحمد، القانون المسعودي، منشورات مجلس دار المعارف العثمانية بالهند، حيدر آباد، دون تاريخ.
٧٠. البيروني(ت ٤٤٠ هـ/ ١٠٤٨م) ، أبو ريحان محمد بن أحمد، ، كتاب الجماهر في معرفة الجواهر ، ط(٣) ، بيروت ١٩٨٤ م .
٧١. البيروني(ت ٤٤٠ هـ/ ١٠٤٨م) ، أبو ريحان محمد بن أحمد، كتاب البيروني في تحقيق ما للهند من مقولة مقبولة في العقل أو مرذولة، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد ، الدكن، الهند ١٣٧٧- ١٩٥٨.

٧٢. التاجر(القرن الثالث الهجري / التاسع الميلادي)، سليمان، سلسلة التواريخ، المطبعة السلطانية، باريس، ١٨١١م .

٧٣. التِّرْمذِي، أبو عيسى (ت ٢٧٩ هـ/ ٨٩٢م). أبو عيسى محمد بن عيسى سوره ، الجامع الصحيح وهو سنن الترمذي ، كتاب الأمثال ، المكتبة السلفية ، القاهرة ١٣٥٧هـ ـ ١٩٣٨م ؛ ونسخة حققها وصححها عبد الرحمن محمد عثمان ، دار الفكر للطباعة والنشر والتوزيع بيروت ، الطبعة الثانية ١٤٠٣ – ١٩٨٣م.

٧٤. التطيلي (ت. ٥٦٩ هـ / ١١٧٣ م) ، بنيامين بن يونة، رحلة بنيامين، ترجمة: عزرا حداد، المطبعة الشرقية ، بغداد، ١٩٤٥م .

٧٥. الثعالبي (ت ٤٢٩ هـ / ١٠٣٨م) ، أبو منصور عبد الملك بن محمد اسماعيل النيسابوري، لطائف المعارف، تحقيق إبراهيم الإبياري. حسن كامل الصيرفي، دار إحياء الكتب العربية. عيسى البابي الحلبي وشركاه. القاهرة. بدون تاريخ.

٧٦. الجاحظ (ت ٢٥٥ هـ / ٨٦٨م) ، أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب بن فزارة الليثي الكناني البصري، رسائل الجاحظ ، ج١، تحقيق وشرح عبد السلام هارون، مكتبة الخانجي، القاهرة ١٩٦٤م.

٧٧. الجاحظ (ت ٢٥٥ هـ / ٨٦٨م) ، أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب بن فزارة الليثي الكناني البصري، البيان والتبيين ، تحقيق وشرح عبد السلام هارون، مكتبة الخانجي، ط٧، القاهرة ١٩٩٨م .

٧٨. الجاحظ(ت ٢٥٥ هـ / ٨٦٨م)، أبو عثمان عمرو بن بحر بن محبوب بن فزارة الليثي الكناني البصري ، الحيوان، تحقيق عبد السلام محمد هارون. مكتبة مصطفى البابي الحلبي وأولاده ،القاهرة ، ١٩٦٦.
٧٩. الجاحظ(ت٢٥٥هـ/ ٨٦٨م) ، أبو عثمان عمرو بن بحر ، كتاب التبصير بالتجارة، نشر حسن حسني عبد الوهاب، ط٢، القاهرة، ١٩٣٥م .
٨٠. الحلبي (ت١٠٤٤ه)، علي بن ابراهيم بن أحمد الحلبي، أبو الفرج، نور الدين ابن برهان الدين ، إنسان العيون في سيرة الأمين والمأمون، دار المعرفة للطباعة و النشر، بيروت ١٤٠٠ هـ ١٩٨٠م.
٨١. الحميري (ت. ٩٠٠ هـ / ١٤٩٥ م) أبو عبد الله محمد ابن عبد المنعم ، الروض المعطار في خبر الأقطار ، تحقيق ليفي بروفنسال،مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر ، القاهرة ١٩٣٧؛ ونسخة ، حققها إحسان عباس، مؤسسة ناصر للثقافة، ط٢، بيروت ١٩٨٤.
٨٢. الخطيب البغدادي(ت ٤٦٣ هـ/ ١٠٧١م) ، أبو بكر أحمد بن عبدالمجيد بن علي بن ثابت ، تاريخ بغداد ، دار الكتاب العربي، بيروت ، (د ، ت).
٨٣. الدمشقي (ت٧٢٧هـ/ ١٣٢٧م) ، شمس الدين أبو عبد الله محمد بن أبي طالب الأنصاري (شيخ الربوة)، نخبة الدهر في عجائب البر والبحر، طبع في مدينة بطرسبورغ المحروسة، مطبعة الأكاديمية الإمبراطورية ١٢٨١هـ-١٨٦٥م.
٨٤. الدينوري(ت ٢٧٦ هـ/ ٨٢٨م)، أبو محمد عبد الله بن مسلم ابن قتيبة ، عيون الأخبار، دار الكتاب العربي، بيروت، ١٩٢٥.

٨٥. الدينوري(ت ٢٨٢ هـ / ٨٩٥ م) أبو حنيفة أحمد بن داود ، الأخبار الطوال، تحقيق عبد المنعم عامر، القاهرة، ١٩٦٠،وطبعة مكتبة المثنى. بغداد، ١٩٧٠ م.
٨٦. الذهبي (ت ٧٤٨ هـ / ١٣٤٨م) ، محمد بن أحمد بن عثمان بن قايماز، شمس الدين ، أبو عبد الله ، سير أعلام النبلاء ، مؤسسة الرسالة ، بيروت ٢٠٠١م.
٨٧. الذهبي (ت ٧٤٨ هـ/ ١٣٤٨م) ، محمد بن أحمد بن عثمان بن قايماز، شمس الدين ، أبو عبد الله ، دول الإسلام، تحقيق حسن اسماعيل مروة، دار صادر، بيروت ١٩٩٩.
٨٨. الرازي (ت٣٢٧هـ) أبى محمد عبد الرحمن بن أبى حاتم محمد بن إدريس الرازي ، الجرح والتعديل ، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية بحيدر آباد الدكن ، الهند سنة ١٣٧٢ هـ ١٩٥٢ م ، و طبعة دار إحياء التراث العربي، بيروت ، ١٩٥٣م.
٨٩. الزرقاني (ت ١١٢٢هـ) ، أبو عبد الله محمد بن عبد الباقي بن يوسف بن أحمد بن شهاب الدين بن محمد الزرقاني ، شرح الزرقاني على المواهب اللدنية بالمنح المحمدية، دار الكتب العلمية ، بيروت ١٩٩٦.
٩٠. الزوزني (ت ٤٦٨هـــ/ ١٠٩٣م) ، أبو عبد الله الحسين بن أحمد بن الحسين ، شرح المعلقات السبع ، ط٢ ، دار الجيل ، بيروت ١٩٧٢.
٩١. السيرافي (القرن الرابع الهجري / العاشر الميلادي) ، أبو زيد الحسن، رحلة السيرافي، تحقيق عبد الله الحبشي، المجمع الثقافي، أبو ظبي ١٩٩٩.
٩٢. السيوطي (ت ٩١١ هـ/ ١٥٠٥م) عبد الرحمن بن الكمال أبي بكر بن محمد سابق الدين خن الخضيري الأسيوطي المشهور باسم جلال الدين السيوطي،

بغية الوعاة ، تحقيق مصطفى عبد القادر عطا، دار الكتب العلمية، ط١، ٢٠٠٤م- ١٤٢٥هـ.

٩٣. شنبل (ت٩٢٠هـ) أحمد عبدالله شنبل العلوي ، تاريخ حضرموت المعروف بتاريخ شنبل، تحقيق عبد الله الحبشي ، مكتبة الارشاد ، صنعاء ١٤٢٨هـ - ٢٠٠٧ م.

٩٤. الشهرستاني(ت ٥٤٨ هـ)، الإمام أبو الفتح تاج الدين عبد الكريم بن أبي بكر أحمد المشهور بالشهرستاني، الملل والنحل، تحقيق محمد سيد كيلاني، دار المعرفة ، بيروت:١٩٦٧ ؛ ونسخة اخرى اعتنى بها أبو عبد الله السعيد المندوة، مؤسسة الكتب الثقافية ، بيروت ١٩٩٤م.

٩٥. الصابئ (ت ٤٤٨هـ) أبو الحسين هلال بن المحسن الصابئ ، رسوم دار الخلافة ، تحقيق: ميخائيل عواد ، الناشر: دار الرائد العربي ، ط٢ ،بيروت ، لبنان ١٩٨٦م ؛ وطبعة دار الإنفاق، القاهرة، ٢٠٠٣م.

٩٦. الصفدي(ت ٧٦٤هـ) ، صلاح الدين خليل بن أيبك بن عبد الله الصفدي ، الوافي بالوفيات ، تحقيق: أحمد الأرناؤوط وتركي مصطفى ، الناشر: دار إحياء التراث ، بيروت١٤٢٠هـ- ٢٠٠٠م.

٩٧. الطبري (ت٣١٠هـ / ٩٢٣م)، محمد بن جرير بن يزيد بن كثير بن غالب الشهير بالإمام أبو جعفر الطبري ، تاريخ الرسل والملوك ، تحقيق، محمد أبو الفضل إبراهيم ، مطبعة دار المعارف، مصر القاهرة ١٩٦٠ -١٩٦٩ م.

٩٨. على بن حامد الكوفي (توفي في القرن السابع الهجري/ الثالث عشر الميلادي) ، فتح نامه ، تحقيق وترجمة من الفارسية: ن. أ. بلوش ، دار طلاس ، دمشق ١٩٩١ م .

٩٩. فصيح الدين الحيدري (١٢٩٩ هـ / ١٨٨١ م) إبراهيم ابن صبغة الله الحيدري البغدادي ، عنوان المجد في بيان أحوال بغداد والبصرة ونجد ، دار منشورات البصري ، بغداد ١٩٦٢.

١٠٠. الفيروز آبادي (ت ٨١٧ هـ) ، مجد الدين أبي طاهر محمد بن يعقوب بن محمد بن إبراهيم بن عمر الشيرازي الفيروز آبادي القاموس المحيط ، دار الجيل ، لبنان ، بيروت ١٩٨٧ م .

١٠١. قدامة ابن جعفر(ت ٣٣٧ هـ)، ابن قدامة بن زياد البغدادي أبو الفرج ، نبذة من كتاب الخراج وصنعة الكتابة، دار الرشيد للنشر، بغداد، الطبعة: الأولى، ١٩٨١ م.

١٠٢. القزويني(ت ٦٨٢ هـ)، أبو عبد الله بن زكريا بن محمد بن محمود القزويني ، اثار البلاد و اخبار العباد ، دار صادر ، بيروت ١٩٦٠م.

١٠٣. القلقشندي (٨٢١هـ/١٤١٨) شهاب الدين أبو العباس أحمد بن علي (صبح الأعشى في صناعة الإنشا) . المطبعة الأميرية ، القاهرة ، ١٩١٨ ؛ وطبعة دار الفكر، تحقيق: يوسف علي طويل، ط١، بيروت ١٤٠٧هـ/ ١٩٨٧م .

١٠٤. القمي (ت ٣٠١هـ) ، سعد بن عبد الله بن أبي خلف الأشعري القمي ، كتاب المقالات والفرق تحقيق الدكتور محمد جواد مشكور، طهران، سنة ١٩٦٣

١٠٥. مجهول(من كتاب القرن السادس الهجري) ، الاستبصار في عجائب الأمصار ، تحقيق الدكتور سعد زغلول، مطبعة جامعة الإسكندرية ١٩٥٨م.
١٠٦. المروزي (كان حيا ٥١٨ هـ)، الطبيب شرف الزمان طاهر، أبواب في الصين والترك والهند، طبع في بريطانية العظمى من wheffer وأولاده في كمبرج. لندن ١٩٤٢.
١٠٧. المسعودي (ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م) ، أبو الحسين علي بن الحسين، التنبيه والإشراف، إعداد قاسم وهب، وزارة الثقافة ، دمشق ٢٠٠٠م؛ وطبعة مكتبة خياط ، بيروت ،١٩٦٥م.
١٠٨. المسعودي (ت٣٤٦هـ/ ٩٥٧م)علي بن الحسين بن علي ، مروج الذهب ومعادن الجوهر ، تحقيق محمد محي الدين عبد الحميد ، شركة الإعلانات الشرقية ، القاهرة ١٩٦٧م ؛ وطبعة مطبعة السعادة ، تحقيق محمد محيي الدين عبد الحميد، ط٤، مصر ١٩٦٤.
١٠٩. المسعودي(ت ٣٤٦ هـ / ٩٥٧ م) ، أبو الحسين علي بن الحسين، أخبار الزمان ومن أباده الحدثان وعجائب البلدان والغامر بالماء والعمران، ج١، تحقيق عبد الله الصاوي، دار الاندلس للطباعة والنشر، بيروت ١٩٨٠م.
١١٠. مسكويه (ت٩٣٢هـ/ ١٠٣٠م) أحمد بن يعقوب، أبو علي ويطلق عليه اسم أبي علي الخازن، كتاب تجارب الامم، نشره ف. امروز، القاهرة ١٩١٤-١٩١٥م.
١١١. المقدسي(ت ٣٥٥هـ/ ٩٦٦ م) ، المطهر بن طاهر ، كتاب البدء والتاريخ أرنست لرو الصحاف، باريس ١٩٠٧م.

١١٢. المقدسي(ت بعد ٣٧٥هـ / ٩٨٥م) أبو عبد الله محمد بن احمد بن أبي بكر البناء المعروف بالبشاري ألشابي ، أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم ، ط٢ ليدن ١٩٦٧م.
١١٣. المقريزي (ت٨٤٥هـ/ ١٤٤١م)تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر بن محمد؛ المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، (خطط المقريزي)، تحقيق الدكتور سعيد عبد الفتاح عاشور، مطبعة بولاق ،القاهرة،١٩٧٠م، وطبعة بالأوفست مكتبة المثنى، بغداد، دون تاريخ.
١١٤. المقريزي (ت٨٤٥هـ/ ١٤٤١م)تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر بن محمد كتاب السلوك لمعرفة دور الملوك، تحقيق جمال شيال، لجنة التأليف والترجمة والنشر، القاهرة ١٩٤١م.
١١٥. المقريزي (ت٨٤٥هـ/ ١٤٤١م)تقي الدين أحمد بن علي بن عبد القادر بن محمد ، الذهب المسبوك في ذكر من حج من الخلفاء والملوك، نشر الدكتور جمال الشيال، مصر ١٩٥٥م.
١١٦. مؤلف مجهول ، العيون والحدائق في أخبار الحقائق ، تحقيق نبيلة عبدالمنعم داود ، النجف : مطبعة النعمان ١٩٧٢ م .
١١٧. ناصر خسرو (١٠٠٤ – ١٠٨٨ م) ابو معىن ناصر بن خسرو الحكيم القباداني المروزي ، سفر نامة ، ترجمة: د. يحي الخشاب. تصدير: د. عبد الوهاب عزام. الناشر: الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ط٢، القاهرة ١٩٩٣م.

١١٨. النووي (ت ٦٧٦هـ) ، يحيى بن شرف النووي محي الدين أبو زكريا ، صحيح مسلم بشرح النووي، ج١، الناشر : دار إحياء التراث العربي – بيروت بلا تاريخ .

١١٩. النويري (ت ٧٣٣هـ)، شهاب الدين أحمد بن عبد الوهاب بن محمد النويري ، نهاية الأرب في فنون الأدب، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، المؤسسة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة، (د ت).

١٢٠. الهمداني(ت ٣٣٦ هـ / ٩٤٧ م) لسان اليمن أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب الهمداني ، صفة جزيرة العرب، تحقيق، محمد بن علي الأكوع الحوالي، دار اليمامة، الرياض ١٣٩٧هـ/ ١٩٧٧م ؛ وطبعة مكتبة الإرشاد - الطبعة الأولى ١٤١٠هـ -١٩٩٠م.

١٢١. الهمداني(ت ٣٣٦ هـ / ٩٤٧ م) لسان اليمن أبو محمد الحسن بن أحمد بن يعقوب الهمداني ، مختصر كتاب البلدان ، ليدن ،١٣٠٢ ه .

١٢٢. الواقدي (ت٢٠٧هـ/ ٨٢٣م) أبو عبد الله محمد بن عمر بن واقد السهمي الاسلمي بالولاء، المدني، الواقدي ، كتاب المغازي، تحقيق مارسدن جونس ، عالم الكتب، ببروت ، ج٣، ص ٩٨٣ (د، ت).

١٢٣. ياقوت الحموي (ت٦٢٢هـ / ١٢٢٨م) شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي الرومي البغدادي ، معجم البلدان، دار صادر دار صادر ، بيروت ١٩٧٧م .

١٢٤. ياقوت الحموي (ت٦٢٢هـ / ١٢٢٨م) شهاب الدين أبي عبد الله ياقوت بن عبد الله الحموي الرومي البغدادي ، معجم الأدباء ، دار الكتب العلمية، بيروت لبنان، الطبعة الأولى/ ١٤١١هـ-١٩٩١م.

١٢٥. اليعقوبي (ت ٢٨٤هـ / ٨٩٧ م) ، أبو العباس أحمد بن إسحاق بن جعفر بن وهب بن واضح ، تاريخ اليعقوبي، دار العراق، بيروت ١٩٥٥م ؛ وطبعة مؤسسة الاعلمي للمطبوعات ، تحقيق ،عبد الامير المهنا ، لبنان ، بيروت (د، ت) .

١٢٦. اليعقوبي (ت ٢٨٤هـ/ ٨٩٧م) احمد بن أبي يعقوب بن واضح ، البلدان ، مطبعة بريل ،ليدن ١٨٩١م ، تصوير اوفست مكتبة المثنى ، بغداد .

١٢٧. اليعقوبي (ت٢٨٤هـ/ ٨٩٧م)، احمد بن أبي يعقوب بن جعفر بن وهب ابن واضح اليعقوبي ، كتاب البلدان، ليدن، ١٨٩١م.

المراجع العربية

١٢٨. إبراهيم أحمد العدوي. ابن بطوطة. سلسلة اقرأ ١٤٤، دار المعارف مصر ١٩٥٤م.

١٢٩. إبراهيم الزين الصغيرون، الإسهام العُماني في المجالات الثقافية والفكرية والكشف عن مجاهل القارة الإفريقية في العهد البوسعيدي، المنتدى الأدبي، حصاد ندوة ١٩٩١- ١٩٩٢م، وزارة التراث القومي، سلطنة عُمان١٩٩٣م.

١٣٠. احمد الشامي ، لجنة تدوين تاريخ قطر ، ج٢ ، قطر ، ١٩٧٦م.

١٣١. أحمد امين ، ضحى الإسلام، طبعه مكتبه النهضة المصرية سنه ١٩٣٥؛ وطبعة دار الكتاب العربي. ط١. بيروت. تاريخ ١٩٦٥م.

١٣٢. احمد سوسة، الشريف الإدريسي في الجغرافيا العربية، ج ٢ ساهمت مؤسسة كولبنكيان مع نقابة المهندسين العراقية بنشره ، بغداد ١٩٧٤..
١٣٣. أحمد، نفيس عثمان، ترجمة فتحي عثمان، جهود المسلمين في الجغرافيا الناشر دار القلم، سلسلة الألف كتاب، القاهرة: ١٣٦٧ه، ١٩٤٧م.
١٣٤. آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريدة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة والنشر. ط٢ القاهرة ١٩٤٨؛ وطبعة بيروت، ١٩٦٧.
١٣٥. أرنولد ، توماس. تراث الإسلام (جي. أ. ج كراموز. **J.H. Kramers** الجغرافية والتجارة) ترجمة جرجس فتح الله، دار الطليعة، ط٣، بيروت ١٩٧٩م.
١٣٦. إسماعيل الأمين ، العُمانيون رواد البحر ، رياض الريس للكتب والنشر ١٩٩٠م .
١٣٧. الأعرجي(ت١٣٣٢هـ) ، السيد جعفر بن محمد بن جعفر بن راضي الحسيني العبيدلي ، مناهل الضرب في أنساب العرب ، تحقيق مهدي رجائي ، مكتبة المرعشي النجفي ،ط١ ، إيران ١٤١٩هـ.
١٣٨. الآلوسي ، عادل محيي الدين ، تجارة العراق البحرية مع أندونيسيا حتى أواخر القرن السابع الهجري/ أواخر القرن الثالث عشر الميلادي، دار الشؤون الثقافية والنشر، بغداد، ١٩٨٤م .
١٣٩. الألوسي، عادل محي الدين، التاريخ الإسلامي في إفريقيا وجنوب شرق آسيا، مطبعة التعليم العالي، بغداد، ١٩٨٧م.

١٤٠. أمين واصف بك ، الفهرست ، معجم الخريطة التاريخية للممالك الإسلامية ، تحقيق أحمد زكي باشا ، القاهرة ١٩٣٣ م .

١٤١. أندريه ميكيل، الإسلام وحضارته ، ترجمة د. زينب عبد العزيز، المكتبة العصرية ، بيروت ١٩٨١م.

١٤٢. أندريه ميكيل، جغرافية دار الإسلام البشرية حتى منتصف القرن الحادي عشر، ترجمة ابراهيم خوري ، وزارة الثقافة والارشاد القومي ، دمشق ١٩٨٣-١٩٩٥م.

١٤٣. أنور عبد العليم ، المعارف البحرية وتطور الملاحة المصرية في الفترة ما بين القرنين التاسع والخامس عشر بعد الميلاد، بحث ضمن كتاب تاريخ البحرية المصرية ، مطابع الأهرام التجارية ، مصر ١٩٧٤م.

١٤٤. بارتولد، فاسيلي فلاديميروفتش ، تاريخ الحضارة الإسلامية. ترجمة حمزة طاهر، دار المعارف، مصر ط٢، ١٩٥٢م.

١٤٥. باوند، جفري، المعتقدات الدينية لدى الشعوب، ترجمة عبد الفتاح إمام، سلسلة عالم المعرفة ١٧٣، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت ١٩٩٣م.

١٤٦. بدوي، فؤاد، ابن بطوطة، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، (د ، ت).

١٤٧. توفيق سلطان اليوزبكي ، دراسات في النظم العربية الاسلامية ، جامعة الموصل ، الموصل ١٩٧٩م.

١٤٨. جاك ريسلر ، الحضارة العربية ، ترجمة غنيم عبدون، الدار المصرية ، القاهرة، د. ت.

١٤٩. جبرائيل فراند ، السيابجة ، دائرة المعارف الإسلامية ، مجلد ١٢.

١٥٠. جواد علي ، المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام ، ط ٢ ، طبع بمساعدة جامعة بغداد ١٩٩٣ م .

١٥١. جورجي زيدان ، تاريخ التمدن الإسلامي، مطبعة الهلال ج/١ ، مصر ، القاهرة ١٩٠٢. وطبعة، دار مكتب الحياة، بيروت ١٩٦٦م.

١٥٢. جوهر، حسن محمد، وعبد الحميد بيومي، الصين، سلسلة مجموعة شعوب العالم (٢) دار المعارف، مصر بدون تاريخ.

١٥٣. حامد زيان، الحياة في الخليج في العصور الوسطى في ضوء مشاهدات الرحالة ابن بطوطة، دبي ١٩٨٥م.

١٥٤. حسن ، حسن إبراهيم ، النظم الإسلامية ، مكتبة النهضة المصرية ، ط٤، القاهرة ١٩٧٠م .

١٥٥. حسن، حسن إبراهيم ، تاريخ الإسلام السياسي الديني والثقافي الاجتماعي، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة ١٩٦٠م .

١٥٦. حسين نصار، أدب الرحلة، مكتبة لبنان، والشركة المصرية العالمية للنشر، ١٩٩١م.

١٥٧. حوراني ، جورج فضلو، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى ، ترجمة: السيد يعقوب بكر ، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة (د ، ت) ؛وطبعة مطابع دار الكتاب، القاهرة ١٩٥٨م.

١٥٨. خالد العزي ، الخليج العربي، مطبعة الجاحظ ، بغداد، ١٩٧٢م.

١٥٩. الخربوطلي، علي حسني، المسعودي، سلسلة نوابغ الفكر العربي ٢٨، ط٢، دار المعارف، مصر ١٩٨٠م.

١٦٠. الخضري، محمد العفيفي الباجوري، نور اليقين في سيرة سيد المرسلين، القاهرة ١٩١٠م؛ وطبعة دار المعرفة ، القاهرة ٢٠٠٤م.

١٦١. الخطيب، محمد عجاج، اضواء علي الاعلام في صدر الاسلام: خصائصه-دعائمه-وسائله-مناسباته-مراكزه، مؤسسة الرسالة للطباعة والنشر والتوزيع، دار الفرقان للنشر والتوزيع، بيروت ١٩٨٧م.

١٦٢. درويش النخيلي ، السفن الإسلامية على حروف المعجم ، دار المعارف، الإسكندرية، ١٩٧٤م.

١٦٣. الدوري ،عبد العزيز ، تاريخ العراق الاقتصادي في القرن الرابع الهجري ، المطبعة الكاثوليكية ، ط ٢ ، بيروت ، ١٩٧٤م.

١٦٤. الدوري، عبد العزيز، بحث في نشأة علم التاريخ عند العرب، بيروت ١٩٨٣م.

١٦٥. الربيعي ، د. عماد هادي علو ، الاستراتيجية البحرية الاسلامية في البحر المتوسط في القرنين الثالث والرابع الهجريين ، ط١ ، دار حوران للطباعة والنشر ، دمشق ٢٠٠٩م.

١٦٦. رژي بلاشر، منتخبات من آثار الجغرافيين في العصور الوسطى، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٣٢م .

١٦٧. رمزية عبد الوهاب الخيرو ، تجارة الخليج العربي وآثارها في الحياة الاقتصادية ، دار الشؤون الثقافية ، بغداد ، ١٩٨٧ م.

١٦٨. روسلان موسينه، تاريخ الحضارات العام، المجلد الرابع. بإشراف موريس كروزيه، ترجمة، أسعد داغر وفريد م. داغر. منشورات عويدات. بيروت ١٩٦٦م.

١٦٩. الزبيدي(ت ١٢٠٥ هـ / ١٧٩٠م) ، مرتضى الزبيدي بن محمد بن محمد بن محمد بن عبد الرزاق ، تاج العروس من جواهر القاموس ، القاهرة ١٩٧٩ م ، ج ١٨ .

١٧٠. الزركلي الدمشقي ، خير الدين بن محمود بن محمد بن علي بن فارس، الاعلام، ط١٥، دار العلم للملايين ، بيروت ١٩٨٠م.

١٧١. زيادة ، نقولا ، الجغرافية والرحلات عند العرب، الاهلية للنشر والتوزيع، بيروت ١٩٧٢م.

١٧٢. زيادة ، نقولا ، مشرقيات ـــــ في صلات التجارة و الفكر، رياض الريس، لندن ١٩٩٨م.

١٧٣. زيادة، نقولا، الرحالة العرب، سلسة ألف كتاب (٩٧). والقاهرة ١٩٩٦م.

١٧٤. زيتون، محمد محمود، الصين والعرب عبر التاريخ. سلسلة اقرأ ٢٥٣ ، دار المعارف، مصر، (د ،ت).

١٧٥. س. أي. بوسورث، آسيا الوسطى، تراث الإسلام، قسم أول. تصنيف شاخت وبوزورث. ترجمة محمد زهير السمهوري، سلسلة عالم المعرفة، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت ١٩٨٠م.

١٧٦. الساداتي ، أحمد. تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية وحضارتهم. الجزء الأول. سلسلة ألف كتاب ١٥٨، إشراف إدارة الثقافة العامة بوزارة التربية والتعليم، بمصر مكتبة الآداب، القاهرة، (د، ت) .

١٧٧. سالم بن حمود بن شامس السيابي ، عمان في التاريخ ، طبع بدار أميل للنشر، لندن ١٩٩٤م.

١٧٨. السالمي ، الشيخ نور الدين عبد الله بن حميد السالمي ، تحفة الأعيان بسيرة أهل عُمان ، الناشر : مكتبة الإمام نور الدين السالمي، مسقط ١٩٩٥ م.

١٧٩. السامرائي، خليل إبراهيم، "المظاهر الحضارية للمدينة المنورة وعصر النبوة"، ط١، منشورات مكتبة البسام، الموصل، ١٩٨٤م.

١٨٠. سعاد ماهر ، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية، الناشر: دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة ١٩٦٧م .

١٨١. سليمان ابراهيم العسكري ، التجارة والملاحة في الخليج العربي في العصر العباسي ، ط ١، مطبعة المدني، القاهرة ١٩٧٩م.

١٨٢. سوسة، د. أحمد، الشريف الإدريسي في الجغرافية العربية، نقابة المهندسين العراقيين، مكتبة جهري، بغداد ١٩٧٤م.

١٨٣. شاكر خصباك، الجغرافية عند العرب، دار المعارف للطباعة والنشر، سوسة، تونس ١٩٩٤م.

١٨٤. شاكر مصطفى، دولة بني العباس ، وكالة المطبوعات، الكويت ١٩٧٠م.

١٨٥. شاكر، محمود ، التاريخ الإسلامي، العهد المملوكي، ط٥، المكتب الإسلامي، بيروت٢٠٠٠م.

١٨٦. الشريف، أحمد إبراهيم، مكة والمدينة في الجاهلية وعصر الرسولﷺ، ط٢ ، دار الفكر العربي، دار وهدان للطباعة والنشر، القاهرة ١٩٦٥م.

١٨٧. شوقي ضيف، الرحلات. ط٤. دار المعارف ، مصر١٩٨٧م.

١٨٨. شوقي عبد القوي مكاوي، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية. سلسلة عالم المعرفة(١٥١)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ١٩٩٠م.

١٨٩. الشيخلي ، صباح إبراهيم وآخرون، دراسات عن تأريخ الخليج العربي والجزيرة العربية، شعبة الدراسات والعلوم الاجتماعية، جامعة البصرة، ١٩٨٥م.

١٩٠. صالح احمد العلي ، خطط البصرة ومنطقتها ، مطبعة المجمع العلمي العراقي ، بغداد١٩٨٦ .

١٩١. صالح أحمد العلي، التنظيمات الاجتماعية والاقتصادية في البصرة في القرن الأول الهجري، مطبعة المعارف، بغداد، ١٩٥٣ م.

١٩٢. الصيني ، بدر الدين حي ، العلاقات بين العرب والصين ، مكتبة النهضة ، القاهرة ، ١٩٥٠م.

١٩٣. ضياء الدين علوني، الجغرافية العربية في القرنين التاسع والعاشر الميلاديين. تعريب وتحقيق. د عبد الله يوسف غنيم. د طه محمد جاد ، الكويت، ١٩٨٠م.

١٩٤. الطرازي، عبد الله مبشر الطرازي الحسيني ، موسوعة التاريخ الإسلامي والحضارة الإسلامية لبلاد السند والبنجاب باكستان الحالية ، الناشر: عالم المعرفة ، ط١ ، جدة ١٤٠٣هـ .

١٩٥. طه باقر، مقدمه في تاريخ الحضارات القديمة، الوجيز في حضارة وادي الرافدين ، ج ١ ، دار الشؤون الثقافية العامة، وزارة الاعـلام العراق، بغداد ١٩٨٦م.

١٩٦. العاملي، محسن عبد الكريم أحسن الحسيني، المساجد الشيعية، ط٢، بيروت،(د. ت).

١٩٧. العاني، حسن فاضل، سياسة المنصور أبي جعفر الداخلية والخارجية، دار الرشيد، بغداد، ١٩٨١م .

١٩٨. العاني، عبد الرحمن عبد الكريم، البحرين في صدر الإسلام، الدار العربية للموسوعات ، بيروت، ٢٠٠٠م.

١٩٩. العبادي ، احمد مختار ، حركة الزط في العصر العباسي الأول " البحوث المقدمة إلى مؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العربية ، الدوحة اتحاد المؤرخين العرب لجنة تدوين تاريخ قطر ١٩٧٦م .

٢٠٠. العبادي ، احمد مختار و سالم ، السيد عبد العزيز : " تاريخ البحرية الإسلامية في مصر والشام" دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٨١م.

٢٠١. العبادي، احمد المختار، في التاريخ العباسي والفاطمي، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٧١م.

٢٠٢. عبد الجبار ناجي ، الدولة العربية في العصر العباسي ، مطابع التعليم العالي ، جامعة البصرة ، ١٩٨٩م.

٢٠٣. عبد الجبار ناجي، دراسات في تاريخ المدن العربية الإسلامية، مطبعة جامعة البصرة، البصرة ١٩٨٦م.

٢٠٤. عبد الرحمن عبد الكريم نجم ، البحرين في صدر الإسلام وأثرها في حركة الخوارج ، دار الحرية للطباعة ، مطبعة الجمهورية ، بغداد ١٩٧٣.

٢٠٥. عبد السميع المصري ، مقومات الاقتصاد الإسلامي، مكتبة وهبة ، القاهرة ١٩٧٥م.

٢٠٦. عبد القادر المعاضيدي ، واسط في العصر الأموي ، جامعة الشارقة ، الشارقة ٢٠٠٥م .

٢٠٧. عبدالخالق عبدالجليل الجنبي، كتاب هجر وقصباتها الثلاث المشقر والصفا والشبعان ونهرها محلم ، الناشر، دار المحجة البيضاء ، الرياض ٢٠٠٤ م.

٢٠٨. العبيداني ، حميد بن محمد بن رزيق ، الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين، تحقيق : عبد المنعم عامر و محمد مرسي عبدالله ، وزارة التراث والثقافة ، ط٤ ، مسقط ١٩٩٤م.

٢٠٩. العدوي، د. ابراهيم احمد، ابن بطوطة في العالم الإسلامي اقرأ ١٤٤. دار المعارف ، مصر ١٩٥٤.

٢١٠. العدوي، د. أبراهيم، ابن بطوطة في العالم الإسلامي، سلسلة أقرأ. دار المعارف، مصر ١٩٥٤م.

٢١١. عصام الدين عبد الرؤوف الفقي ، اليمن في ضلال الإسلام منذ فجره حتى قيام دولة بني رسول، دار الفكر العربي، ط١ ، القاهرة ١٩٨٢ م.

٢١٢. العظمة، عزيز: العرب والبرابرة ، المسلمون والحضارات الأخرى، رياض الريس، لندن ١٩٩١م.

٢١٣. العمري ، د. عبد العزيز ، الفتوح الإسلامية عبر العصور، دار اشبيلية، الرياض، الطبعة الأولى، ١٤١٨هـ/ ١٩٩٧م .

٢١٤. عواد مجيد الأعظمي ، وحمدان الكبيسي، دراسات في الاقتصاد العربي الإسلامي، مطبعة التعليم العالي، بغداد، ١٩٨٨م.

٢١٥. عوض الكريم إبراهيم نور الدين: أبحاث الندوة العالمية عن التعليم الإسلامي، جامعة الملك فيصل ، أنجمينا ١٤٢٥هـ.

٢١٦. غوستاف لوبون. حضارة العرب. ترجمة عادل زعيتر. طبع الحلبي وشركاه ، القاهرة ١٩٨٤م.

٢١٧. غوستاف لوبون، حضارة الهند، ترجمة عادل زعيتر، دار إحياء الكتب العربية، لأصحابها عيسى البابي الحلبي وشركاه، القاهرة ١٩٤٨م.

٢١٨. فاروق عمر فوزي، تاريخ الخليج العربي في العصور الإسلامية الوسطى، ط ٢، دار واسط للنشر ، بغداد، ١٩٨٥م.

٢١٩. فؤاد بدوي، ابن بطوطة ، القاهرة، دار الكاتب العربي، ١٩٦٧.

٢٢٠. فؤاد قنديل ، أدب الرحلة في التراث العربي ، مكتبة الدار العربية للكتاب، القاهرة ٢٠٠٢،.

٢٢١. فيصل السامر ، الاصول التاريخية للحضارة العربية الاسلامية في الشرق الأقصى، اصدار وزارة الاعلام ، سلسلة دراسات(١١٥)، دار الطليعة للطباعة والنشر ، باريس ١٩٧٧ م .

٢٢٢. القاضي اطهر المباركورى ، العقد الثمين في فتوح الهند و من ورد فيها من الصحابة و التابعين ، سرائي مير: المطبعة الحميدية ، ١٩٦٧ م.

٢٢٣. القوصي ، الدكتور عطية أحمد محمود ، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، دار النهضة العربية ، القاهرة ١٩٧٦.

٢٢٤. كاشف ، الدكتورة سيده إسماعيل ، البحر الأحمر والفتح العربي لمصر، البحر الأحمر في التاريخ والسياسة ، جامعة عين شمس ،(د، ت).

٢٢٥. كحالة، عمر رضا، التاريخ والجغرافية في العصور الوسطى، المطبعة التعاونية، دمشق ١٩٧٢م.

٢٢٦. كراتشكوفسكي، أغناطيوس بوليانوفتش: تاريخ الأدب الجغرافي العربي، ترجمة صلاح الدين عثمان، الإدارة الثقافية في جامعة الدول العربية، القاهرة ١٩٥٧م.

٢٢٧. كروزيه، تاريخ الحضارات العام ، ترجمة أسعد داغر. وفريد داغر. منشورات عويدات ، بيروت ١٩٦٦م.

٢٢٨. ل. م. بانيكار، آسيا والسيطرة الغربية، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد وزارة الثقافة، دار المعارف، مصر، القاهرة ١٩٦٢م.

٢٢٩. ماركو بولو ، رحلة ماركو بولو، ترجمة وليم مارسدن و عبد العزيز توفيق جاويد ،الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ٢٠٠٤م.

٢٣٠. مايلز، الخليج بلدانه وقبائله، ترجمة محمد أمين عبد الله، عمان ١٩٨٢م.

٢٣١. مجموعة من الباحثين أكاديمية العلوم في الاتحاد السوفياتي/ معهد الاستشراق ، دراسات في تاريخ الثقافة العربية القرن ٥ – ١٥ ، ترجمة د. أيمن أبو شعر، دار التقدم ، موسكو ١٩٨٩م.

٢٣٢. مجموعة من المؤلفين، عُمان في التاريخ، وزارة الإعلام في سلطنة عُمان ودار إميل للنشر المحدودة ، لندن ١٩٩٥.

٢٣٣. محمد أحمد باشميل، غزوة بني قريضة، دار الفكر الإسلامي الحديث، لبنان ، بيروت ٢٠٠٠م.

٢٣٤. محمد الخضري بك، الدولة العباسية، ، تحقيق: محمد العثماني ، دار القلم ، بيروت ١٤٠٦هـ / ١٩٨٦م.

٢٣٥. محمد جمال الدين سرور ، النفوذ الفاطمي في جزيرة العرب، دار الفكر العربي، ط ٢ ، بيروت ١٩٩٣م.

٢٣٦. محمد حميد الله ، مجموعة الوثائق السياسية للعهد النبوي والخلافة الراشدة ، دار النفائس ، بيروت ، ١٤٠٧ – ١٩٨٧م.

٢٣٧. محمد عبد الله النقيرة، انتشار الإسلام في شرقي إفريقيا ومناهضة الغرب له، دار المريخ، الرياض ١٩٨٢م.

٢٣٨. محمد علي الصليبي ، عمان ودورها الريادي بين حضارات العالم القديم، فعاليات ومناشط المنتدى الأدبي ٨٩/ ١٩٩٠ م ، وزارة التراث القومي والثقافة ، مسقط .

٢٣٩. محمد قرقش، تاريخ الإسلام في أفريقية مع دراسة للدور العماني ، النّاشر: مكتبة ابن كثير ، مسقط ١٩٩٥م.

٢٤٠. محمد قرقش، عمان والحركة الإباضية ، مكتبة مسقط، عمان ، مسقط ١٩٩٤م.

٢٤١. محمد مرسي ابو الليل ، الهند والخليج العربي تاريخ وتقاليد وجغرافيا، مطبعة دار السلام، القاهرة ١٩٧١م .

٢٤٢. محمد ياسين الحموي، تاريخ الأسطول العربي، مطبعة الترقي ، دمشق ، د. ت ..

٢٤٣. محمود احمد محمد قمر ، دور البحرين في الملاحة والتجارة الاسلامية من صدر الاسلام حتى سقوط الخلافة العباسية ،ط١ ، الناشر عين للدراسات والبحوث انسانية والاجتماعية ، القاهرة ١٩٩٧م.

٢٤٤. محمود شاكر: التاريخ الإسلامي، الخلفاء الراشدون، ج٣ ، المكتب الاسلامي ، بيروت ٢٠٠٠م.

٢٤٥. محمود محمد الحويري، ساحل شرق إفريقية في فجر الإسلام حتى الغزو البرتغالي، مطبعة القاهرة الجديد ١٩٨٦م .

٢٤٦. مركز دراسات الوحدة العربية ، ندوة العرب وإفريقيا"، ط٢، بيروت ١٩٨٧م.

٢٤٧. مسلم بن جمعة بن علي العريمي ، إطلالة على الملاحة البحرية عبر ميناء صور عبر التاريخ حصاد ندوة اقامها المنتدى الأدبي في صور عام ١٩٩٥م ، ط١ ، وزارة التراث والثقافة، مسقط ٢٠٠٠ م.

٢٤٨. مصطفى شاكر، التاريخ العربي والمؤرخون، دار العلم للملايين ، بيروت ١٩٧٨م.

٢٤٩. المعجم، المعجم الوسيط ، مجمع اللغة العربية، مصطفى ابراهيم، هارون، عبدالسلام محمد ، مطبعة مصر ، القاهرة، مصر ١٩٧٥م.

٢٥٠. الموانئ في سلطنة عمان ، من منشورات وزارة النقل والإتصالات العمانية عام ٢٠١٠م .
٢٥١. موريس لومبار ، الإسلام في مجده الأول ، ترجمة وتعليق اسماعيل العربي، المؤسسة الوطنية للكتاب ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، الجزائر ١٩٧٩ م.
٢٥٢. الموسوعة العربية ، المجلد التاسع ، الحضارة العربية .
٢٥٣. مي محمد الخليفة ، من سواد الكوفة إلى البحرين القرامطة من فكرة إلى دولة. صادر عن المؤسسة العربية للطباعة والنشر العام ، بيروت ١٩٩٩م.
٢٥٤. ن. أ. بلوش، فتح السند، دار طلاس للدراسات والنشر، دمشق ١٩٩١ م.
٢٥٥. النبهاني ، محمد بن خليفة بن حمد بن موسى النبهاني المكّي ، التحفة النبهانية في تأريخ الجزيرة العربية ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ٢٠٠٤م.
٢٥٦. النجرامي ، الدكتور محمد يوسف، العلاقة السياسية والثقافية بين الهند والخلافة العباسية ، ط١ ، دار الفكر، بيروت ١٩٧٩م.
٢٥٧. نمر، عبد المنعم ، تاريخ الإسلام في الهند ، دار العهد الجديد، مصر ١٩٥٩م.
٢٥٨. هارون، عبد السلام، تهذيب سيرة بني هشام، دار الفكر، بيروت، (د ، ت).
٢٥٩. هزاع بن عيد الشمري ، الحجاج بن يوسف الثقفي وجه حضاري في تاريخ الاسلامي ، ط ٢ ، الناشر : دار أجا ، الرياض ١٩٩٣ م.

٢٦٠. الهندي، د. إحسان، أحكام الحرب والسلام في دولة الإسلام، دار النمر، دمشق ١٩٩٣م.

٢٦١. هونيرباخ ، فلهلم، البحرية العربية في البحر المتوسط في عهد معاوية ، ترجمة معهد مولاي الحسن ، دار الطباعة المغربية ،تطوان ١٩٥٤ م .

٢٦٢. هويدي. فهمي، الإسلام في الصين، سلسلة عالم المعرفة ٤٣، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب ، الكويت ١٩٨١م.

٢٦٣. و . ل ، ديورانت ، قصة الحضارة ، عصر الإيمان، ترجمة محمد بدران ، الإدارة الثقافية في جامعة الدول العربية، القاهرة ١٩٦٨م.

٢٦٤. وات. مونتغمري. الفكر السياسي الإسلامي. ترجمة صبحي حديدي. دار الحداثة، بيروت ١٩٨١م.

٢٦٥. وهبة ، حافظ ، جزيرة العرب في القرن العشرين، دار الفكر العربي للطباعة والنشر، بيروت ١٩٦٧م.

الاطاريح والرسائل

٢٦٦. أحمد عبد الحميد الشامي ، العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى ، ١٩٧٨م.

٢٦٧. أحمد محمد أحمد جلي، دراسة عن الفرق في تاريخ المسلمين(الخوارج والشيعة) ، مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، ط٣، الرياض ٢٠٠٨م.

٢٦٨. أمل عبد الحسين عباس السعدي، الابلة في العصر الإسلامي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد ، كلية الآداب، بغداد ١٩٧٦م.

٢٦٩. بشير حمود كاظم ، تجارة البحر الأحمر خلال القرنين (١٥-١٦) الميلاديين ، رسالة ماجستير غير منشورة ، معهد البحوث والدراسات العربية ، جامعة الدول العربية ، بغداد ، ١٩٨٦ م.

٢٧٠. ساعاتي ، أ . د. فوزي محمد عبده ، إنتشار الإسلام في بلاد السند والبنجاب إلى نهاية العصر الأموي، رسالة ماجستير غير منشورة مقدمة الى جامعة ام القرى سنة ١٤٠٦ه.

٢٧١. العاني ، عبد الرحمن عبد الكريم ، عمان في العصور الإسلامية الأولى ودور أهلها في المنطقة الشرقية من الخليج العربي وفي الملاحة والتجارة الإسلامية، اطروحة دكتوراه، جامعة بغداد ، كلية الآداب، ١٩٧٥ م.

٢٧٢. العاني، عبد الرحمن عبد الكريم نجم، البحرين في صدر الإسلام وأثرها في حركة الخوارج، رسالة الماجستير، جامعة بغداد ـ كلية الآداب، ١٩٧١ م.

٢٧٣. العيداني ، هدية جوان ، تخطيط مدينة البصرة في القرن الاول ، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة بغداد ، ١٩٨٣م.

٢٧٤. لمى فائق أحمد ، النشاط التجاري في البحر الأحمر خلال العصر العباسي ، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية / ابن رشد ، جامعة بغداد ، بغداد ٢٠٠٢ م .

٢٧٥. هاشم، مهدي، الحركة الأباضية في المشرق العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة بغداد، ١٩٧٧م .

الصحف وا لمجلات

٢٧٦. ابو ظفر سليمان الندوي ، العلاقات التجارية بين العرب والهند ، مجلة ثقافة الهند ، حيدر آباد ، مجلد الأول ، يونيو ، عدد٢ ، ١٩٥٠م.

٢٧٧. أحمد الشامي، العلاقات التجارية بىن دول الخليج و بلدان الشرق الأقصى و أثر ذلك في بعض الجوانب الحضارية مجلة بحث منشور في مجلة المؤرخ العربي، عدد ١٢، العراق ، بغداد ١٩٨٠.

٢٧٨. أيمن فؤاد، العرب وطريق الهند حتى أواسط القرن السادس، بحث منشور في مجلة المؤرخ المصري، العدد الثامن، يناير ١٩٩٢م .

٢٧٩. الحديثي، قحطان عبد الستار، البحرين في المصادر الجغرافية دراسة في أحوالها الإدارية والاقتصادية، مجلة الخليج العربي، العراق، المجلد/ ١٦، العدد/ ٢، ١٩٨٤م .

٢٨٠. حسن صالح شهاب، العرب والبحر، مجلة التراث الشعبي، عدد ٣ ـــ ٤، بغداد، ١٩٧٩م.

٢٨١. د. ب. راماكر شناروا، هيكل الثقافة الهندية مجلة ثقافة الهند، ، العدد الثالث ، المجلد الحادي عشر، يوليو سنة ١٩٦٠م.

٢٨٢. الربيعي ، د. عماد هادي علو ، الاهمية الاستراتيجية لدور صناعة السفن في فتح الاندلس وجزر البحر المتوسط ، بحث منشور في مجلة آفاق الثقافة والتراث التي تصدر عن مركز جمعة الماجد ، العدد ٧٩ ، دولة الامارات العربية المتحدة ، كانون الاول ٢٠١١ م.

٢٨٣. رضا جواد الهاشمي، النشاط التجاري القديم في الخليج العربي وآثاره الحضارية، مجلة المؤرخ العربي، عدد ١٢، بغداد، ١٩٨٠م.

٢٨٤. ساطع محلي، طريق الحرير، مجلة دراسات تاريخية، عدد ٣٩ – ٤٠، دمشق ١٩٩١م.

٢٨٥. سعيد عبد الفتاح عاشور ، السفن الاسلامية ، المجلة التاريخية المصرية ، مجلد ٢٤ ، سنة ١٩٧٧م.

٢٨٦. صحيفة الشرق المطبوعة العدد رقم (٤٣٥)بتاريخ (١١-٠٢-٢٠١٣) .

٢٨٧. صحيفة الوسط البحرينية - العدد ١٣٧٦ - الثلاثاء ١٣ يونيو ٢٠٠٦م الموافق ١٦ جمادى الأولى ١٤٢٧هـ.

٢٨٨. طارق نافع الحمداني ، السفن العربية ونشاطها في البحر الأحمر والمحيط الهندي ، مجلة المورد ، مجلد ١٢ ، عدد ٤ ، بغداد ١٩٨٣م.

٢٨٩. العاني، عبد الرحمن عبد الكريم نجم ، تحول الطريق التجاري من الخليج العربي الى البحر الأحمر وأزدهار عمان ، مجلة كلية الآداب ، بغداد، عدد ٢٨ ، ١٩٨٠ م .

٢٩٠. عبد الجبار ناجي ، من تاريخ العلاقات التجارية بين البحرين والعراق خلال العصر الاسلامي الوسيط ، مجلة الخليج العربي ، مجلد ١٧ ، عدد ٣ ، ١٩٨٤م.

٢٩١. عبد الرافع جاسم ، الغزو الحبشي لليمن ، مجلة دراسات تربوية ، العدد الخامس ، كانون الثاني ٢٠٠٩م.

٢٩٢. عطية القوصي، سيراف وكيش وعدن من القرن الثالث الهجري حتى القرن السادس الهجري، بحث مستخرج من المجلة التاريخية المصرية، المجلد ٢٣، ١٩٧٦م.
٢٩٣. علو ، أحمد علو ، طريق الحرير معبر ثقافي وحضاري ، مجلة الجيش ، العدد ٣٣١ ، كانون الثاني ٢٠١٣م .
٢٩٤. العلي ، الدكتور صالح احمد ، خطط البصرة ، مقال كتب في مجلة سومر مجلد ٨ ، بغداد ، ١٩٥٢ م .
٢٩٥. فيصل السامر ، السفارات العربية الى الصين في العصور الاسلامية ، مقال في مجلة الجامعة المستنصرية ، ع ٢ ، بغداد ١٩٧١م.
٢٩٦. فيصل السامر، الإسلام في أندونيسيا، مجلة عالم الفكر، المجلد العاشر، العدد الثاني، يوليو. أغسطس. سبتمبر، الكويت ١٩٧٠م.
٢٩٧. قاضى أظهر المباركورى ، من النارجيل إلى النخيل ، مجلة ثقافة الهند ، م ١٦، العدد (٣) ،١٩٦٥ م .
٢٩٨. محمد أبو صالح، الأسرة الملكية المسلمة الأولى في الهند، مجلة ثقافة الهند. مجلد ١١. العد الثاني في أبريل ١٩٦٠.
٢٩٩. محمد باقر الحسيني ، دراسات وتحقيقات إسلامية عن نقود الثوار والدعاية والشعارات ، مجلة المسكوكات ، العدد ٥ ، بغداد ١٩٧٤.
٣٠٠. محمد حسن الزيدي، هجرة العرب المسلمين إلى شرق إفريقيا، مجلة المؤرخ العربي، العدد ٢٣ ، بغداد ١٩٨٣م.

٣٠١. محمد رشيد الفيل ، العلاقات التجارية بين العراق والصين في القرون الوسطى ، مجلة الجمعية الجغرافية العراقية ، مجلد (٢) ، عدد (٢) ، بغداد ١٩٦٤ م.

٣٠٢. محمد صابر عرب، هرمز في العصور الوسطى ، بحث منشور في مجلة نزوى ١٩٩٥م.

٣٠٣. محمد محمود الصياد، رحلة ابن بطوطة، مجلة تراث الإنسانية، المجلد الثالث ع١ ، القاهرة ١٩٦٥ م.

٣٠٤. المريخي ، سيف شاهين ، القرصنة في الخليج العربي والبحر الأحمر والمحيط الهندي في العصور الإسلامية الأولى من قيام الدولة العربية الإسلامية وحتى منتصف القرن الثالث الهجري (مصادر ووقائع) ، مجلة كلية الآداب ، جامعة الاسكندرية ، العدد ٥٨ ، الاسكندرية ٢٠٠٨ م.

٣٠٥. مقبول أحمد، العلاقات التجارية بين الهند والعرب، مجلة ثقافة الهند. المجلد الحادي عشر. العدد الثالث. يوليو / ١٩٦٠.

٣٠٦. يسرى محمود المدرس ، العرب والملاحة ، مجلة البصرة ، عدد ١٦ ، البصرة ١٩٨٢ م.

المراجع الاجنبية

307. Browne, Literary History, VO. 3. .

308. E. Edwards McKinnon ،Beyond Serandib: A Note on Lambri at the Northern Tip of Aceh.

309. J. C. Van Leur, Indonesian Trade and Society, Bandung , 1960..

310. Maloney, Clarence. "Maldives People". Retrieved 2008-06-22.

311. Maqbul Ahmad , Commercial Relations of India with the Arab World , (Islamic Culture, April 1964).

312. Meador ،Betty De Shong, translator and editor (2001). Inanna, Lady of Largest Heart: Poems of the Sumerian High. University of Texas. ISBN 0-292-75242-3.

313. The Encyclopedia Americana international edition. volume 21.

314. The Horizon history of Africa, Volume 1 .

315. The Periplus of The Erythraean Sea, translated by W. H. Schoff (New York 1912).

316. The Periplus of The Erythraean Sea, translated by W.H.Schoff (New York.

317. v.Minorsky . Luli .Islam ansikopeadisi (Istanbul :Marif Basimevi .1954 61 CUZ . s71.

318. Wright, (Q.), 'Piracy"Encyclopedia Britannica, Vol . 17, William Benton, Chicago.

<u>شبكة الانترنت</u>

319. 7drmot.com/ar/go/?download.

320. al- hakawati.la.utexas.edu. .http://www

321. arabic.china.org.cn/a- sichou/4.htm.

322. en.wikipedia.org/wiki/Silk Road.

323. history.net/vb/archive . ttp://www.kuwait

324. http://arabic.rt.com/forum/showthread.php

325. http://arabic.rt.com/forum/showthread.php.

326. http://ejabat.google.com/ejabat.

327. http://www.alukah.net/culture/0/57132/#ixzz32NH gLxGq.

328. http://www.folkculturebh.org. /

329. ttp://www.lebarmy.gov.lb/ar/news.

٣٣٠. ttp://www.lebarmy.gov.lb/ar/news/?34142

٣٣١. أحمد الصراف ، الاصيل والبيسري ،

http://www.kalamanas.com/ArticlePreview.asp?

٣٣٢. أطلس تاريخ الإسلام ؛ وكذلك http://ar.wikipedia.org

٣٣٣. تطور صناعة السفن في البحرين ،

http://bahrain.svalu.com/1059.html

٣٣٤. جريدة القبس http://www.alqabas.com.kw/node/662758

٣٣٥. الدكتور عبد الرحمن بدوي ، مذاهب الاسلاميين ، القسم الثاني ، www.muhammadanism.org.

٣٣٦. الدكتور ناجي جعفر مرعي الكثيري، صلة الحضارمة بالملاحة البحرية جنوب بلاد العرب وفي الخليج العربي إلى ظهور الإسلام استطراد تاريخي لمسار العلاقات الملاحية البحرية الحضرمية الخليجية وخصائصها الحضارية ، موقع المكلا اليوم ، بتاريخ١٢/ ١٢/ ٢٠٠٩.

http://www.alshibami.net/saqifa//showthread

٣٣٧. دور البصرة في الملاحة والتجارة الاسلامية\ الخليج العربي ويكيبيديا، الموسوعة الحرة.http://ar.wikipedia.org/wik..

٣٣٨. سعاد ماهر ، البحرية في مصر الإسلامية وآثارها الباقية ، **http://www.alukah.net/culture/0/57132/#ixzz32NHgLxGq**

٣٣٩. صادق السوداني ، جبهة البصرة ، موقع الوراق ، **http://www.alwarraq.com** .

٣٤٠. عصام هاشم الجفري ، التطور الاقتصادي في العصر الأموي رسالة ماجستير ، منشورة على الموقع **www.kantakji.com/economics**.

٣٤١. العلاقات التجارية بين دول الخليج وبلدان الشرق الأقصى ، زياد بن طالب الـمعولي، العمانيون ونشر الإسلام والثقافة العربية في شرق أفريقيا، الرابط **faculty.ksu.edu.sa**.

٣٤٢. العمران في العصر الاموي ، على الرابط **faculty.ksu.edu.sa**.

٣٤٣. كاظم فنجان الحمامي ، ميناء ميسان أقدم موانئ كوكب عطارد , **http://awtan.org/KADUM%20FINJAN.htm**.

٣٤٤. **الملاحة-التجارية-الخليجية-وطرقها/** .

٣٤٥. نشأة الممالك والدويلات الإسلامية في إفريقيا.. ممالك وسلطنات الطراز الإسلامي في شرق إفريقيا، الشبكة العنكبوتية. **http://www.qiraatafrican.com/**.

٣٤٦. علي ياسين ، البحر وفنونه في الشعر العربي ، **http://www.al-hodaonline.com/np/7- 9- 2010/thtsh/0y0xkhyu.htm**

٣٤٧. محمد بن القاسم الثقفي... فاتح الهند **http://www.startimes.com/**.

الفهرس